



132
eskadra
myśliwska



36 (1710) • 2.09. 1984

CENA 20 zł

SKRZYDLATA POLSKA

ZWYCIĘSTWO POLAKÓW W MISTRZOSTWACH EUROPY



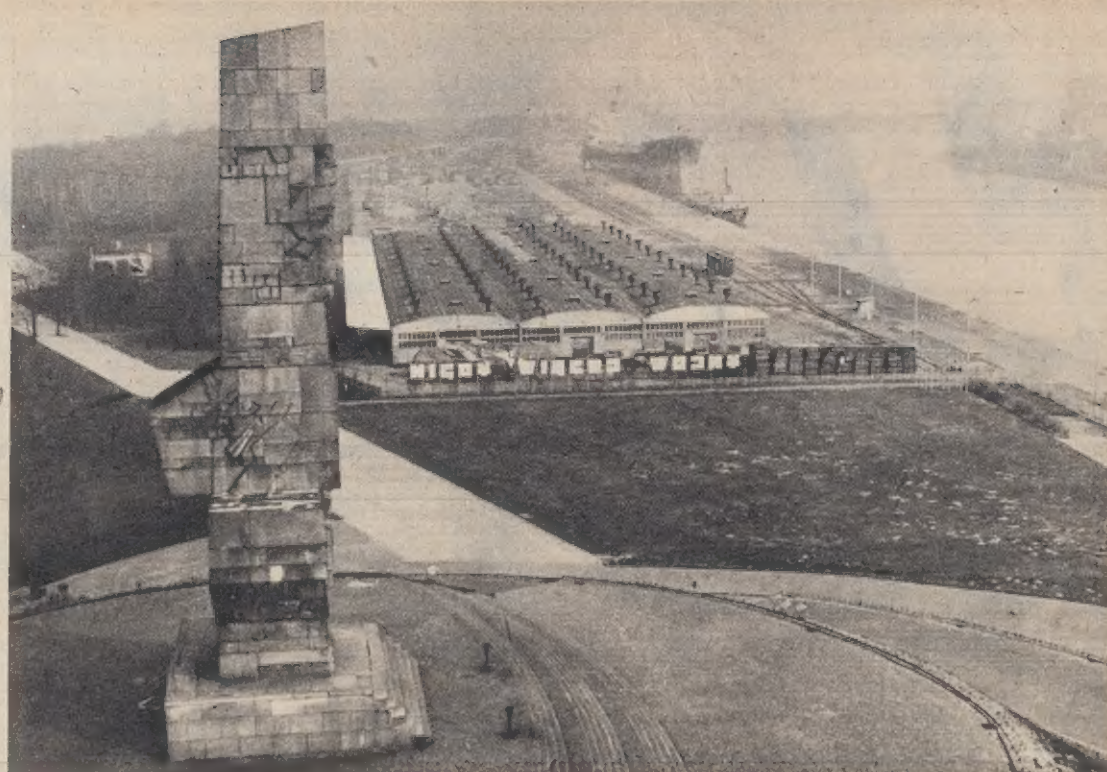
Zwycięska ekipa polska na II Mistrzostwa Europy w Lataniu Precyzyjnym. Od lewej: Wacław Nycz, Witold Świadek, Krzysztof Lenartowicz, Jan Baran i Ryszard Michalski. Na zdjęciu z prawej strony – mistrz Europy Krzysztof Lenartowicz.

Zdjęcia: Bernard Koszewski

POLSKA

WESTERPLATTE. Wzniesiony w 1966 r. u wejścia do portu 33-metrowy pomnik Obrońców Wybrzeża, na kilkunastometrowym kopcu. Westerplatte, półwysp nad Zatoką Gdańską, przy ujściu Martwej Wisły, w okresie międzywojennym był terenem ładunkowym amunicji dla Polski w Wolnym Mieście Gdańsku, z kompanią wartowniczą w sile 182 ludzi wzmocnioną ciężką bronią piechoty (dowódca mjr H. Sucharski, zastępca kpt. F. Dąbrowski). 1.09.1939 bombardowanie Westerplatte przez hitlerowski pancernik Schleswig-Holstein rozpoczęło II wojnę światową. Bohaterska walka załogi Westerplatte, prowadzona przez garstkę odciętych od reszty sił polskich żołnierzy przeciwko siłom niemieckim (ok. 3500 ludzi, 65 dział, 20 samolotów Ju-87), miała olbrzymie znaczenie moralne mobilizujące społeczeństwo i wojsko do zmagania z najeźdźcą hitlerowskim. Straty obrońców — 13 zabitych, 23—40 ciężko i lżej rannych, straty strony niemieckiej — 300—400 zabitych i rannych. Z okresu walk zachowały się ruiny koszar i dwóch wartowni, walkom w 1945 r. poświęcona jest płyta pamiątkowa z czołgiem. Imię Obrońców Westerplatte otrzymała Brygada Pancerna wchodząca w skład 1 Armii WP.

Zdjęcie: LECH ZIELASKOWSKI



Z LOTU PO KRAJU

Z OBCHODÓW ŚWIĘTA LOTNICTWA

● Dowódca Wojsk Lotniczych, gen. dyw. pil. Tytus Krawczyca oraz dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, gen. dyw. Longin Łosowski, wystąpili z okazji święta Polskich Skrzydeł i 40-lecia ludowego Lotnictwa Polskiego specjalny list z gratulacjami, życzeniami i podziękowaniami do lotników polskich, wojskowych i cywilnych, pracowników przemysłu i lotnictwa, naukowców, działaczy Aeroklubu PRL, twórców kultury, młodzieży lotniczej i sympatyków lotnictwa — za zbiorowy trud wszystkich ludzi lotnictwa dla dobra Polskich Skrzydeł.

● W jednym z lotniczych garnizonów i na poligonie Wojsk Lotniczych odbyła się 19 sierpnia prezentacja sprzętu i pokazy lotnicze, na które zaproszono ponad dwustuosobową grupę osób cywilnych z kilku województw i różnych środowisk społeczno-zawodowych. W obecności dowódcy Wojsk Lotniczych, gen. dyw. pil. Tytusa Krawczyca oraz jego zastępców: ds. politycznych — płk. dr. Jana Celka i ds. liniowych — gen. bryg. pil. Michała Polecha oraz szefa sztabu WL, gen. bryg. pil. Jerzego Zycha, zaproszeni goście zwiedzili ekspozycję sprzętu lotniczego, samolotów bojowych, transportowych i śmigłowców oraz obejrzeli pokazy w locie samolotów: MiG-21, Su-7, Su-26, TS-11 Iskra, LIM-2, LIM-6 oraz śmigłowców: Mi-2, Mi-8, Mi-14 i Mi-24, a także wielki desant spadochroniarzy.

● Prezydium Zarządu Głównego Aeroklubu PRL spotkało się 20 sierpnia w Warszawie z grupą działaczy aeroklubów. Prezes Aeroklubu PRL, gen. bryg. pil. dr Władysław Hermaszewski udekorował wyróżniających się działaczy odznakami Zastępcy Działacza Lotnictwa Sportowego i Za Zasługi dla Aeroklubu PRL.

● W dyrekcji PLL LOT w Warszawie odbyło się 20 sierpnia spotkanie kierownictwa LOT-u z dziennikarzami. Zastępca dyrektora ds. handlowych, Krzysztof Mularuk, poinformował przedstawicieli

prasy, radia i telewizji o aktualnych problemach przedsiębiorstwa.

● Krakowski Klub Seniorów Lotnictwa i Zarząd Fabryczny ZBoWiD Huty im. Lenina zorganizowali 23 sierpnia w Nowej Hucie wspólne spotkanie seniorów lotnictwa z kombatanami, z okazji Święta Lotnictwa i 50-lecia zwycięstwa polskich pilotów w Challenge'u 1934.

● Zakład Usług Agrolotniczych WSK PZL Warszawa-Okecie zaprosił 20 sierpnia grupę dziennikarzy, którym towarzyszył wicedyrektor ZUA mgr inż. Ryszard Leja, na pokazy samolotu podczas akcji rekultywacji hałd w Kopalni Węgla Brunatnego w Bełchatowie oraz do kombinatu rolno-przemysłowego Igłopol w Adamówce.

● Na zaproszenie dowództwa Wojsk OPK grupa dziennikarzy przebywała 23 sierpnia w 1 pułku lotnictwa myśliwskiego OPK „Warszawa” w Mińsku Mazowieckim.

● W Warce, gdzie przed 40 laty pilioci ludowego Lotnictwa Polskiego przeszli swój chrzest bojowy, odbyły się 26 sierpnia uroczystości i imprezy z okazji Święta Lotnictwa.

PROJEKT USTAWY O PLL LOT

Do Sejmu wpłynął rządowy projekt Ustawy o Przedsiębiorstwie Państwowym Polskie Linie Lotnicze LOT. W akcie tym uregulowano organizację i zakres działalności naszego przewoźnika lotniczego, a także samorządu jego załogi.

Projekt stanowi, że Przedsiębiorstwo Państwowe PLL LOT jest przedsiębiorstwem transportowym, służącym zaspokajaniu potrzeb przewozowych gospodarki narodowej i ludności kraju oraz międzynarodowej komunikacji lotniczej. LOT jest samodzielną, samorządną i samofinansującą się jednostką organizacyjną gospodarki narodowej. Przedmiotem jego działalności są przewozy lotnicze osób, bagażu i towarów oraz ładunków pocztowych, a także usługi związane z przewozem lotniczym i turystyką lotniczą.

Zabezpieczenie interesów państwa znalazło wyraz w tym, że m.in. przewidziano możliwość nalożenia na LOT niektórych obowiązków i zadań zwłaszcza przewozowych, podyktowanych potrzebami ogólnospołecznymi w razie klęsk żywiołowych lub potrzeby realizowania zobowiązań międzynarodowych. Od zgody ministra Komunikacji uzależniono nabycie i zbycie przez LOT statków powietrznych oraz utworzenie przez tego przewoźnika przedsiębiorstwa mieszanego z udziałem podmiotu zagranicznego.

Minister Komunikacji, jako organ założycielski, ma zatwierdzać statut LOT, kontrolować i oceniać działalność przedsiębiorstwa, powoływać i odwoływać dyrektora naczelnego, albo np. wstrzymać jego decyzje, o ile byłaby ona sprzeczna z prawem. Szef tego resortu ma prawo władczego wkraczania w sprawę LOT jedynie w przypadkach przewidzianych w przepisach ustawowych.

Projekt poświęca dużo uwagi funkcjonowaniu w PLL LOT samorządu pracowników. W porównaniu do samorządu ogółu przedsiębiorstw, ze względu na specyfikę LOT — w projekcie nieco inaczej traktuje się sprawy uprawnień. Niemniej może on zajmować się w zasadzie wszystkimi istotnymi sprawami LOT-u, mając prawo stanowienia, wyrażania opinii, zgłaszania wniosków oraz sprawowania kontroli nad działalnością przedsiębiorstwa. Radzie pracowniczej przysługują też prawo wstrzymania decyzji dyrektora naczelnego, jeśli byłaby ona sprzeczna z uchwałą zebrania delegatów lub rady pracowniczej. Nie dotyczy to jednak decyzji, których zastopowanie mogłoby poważnie zakłócić komunikację powietrzną i narazić LOT na szkodę. W razie wystąpienia sporu między dyrekcją a samorządem powoływana będzie komisja rozjemcza.

PROBY Z KANIĄ W TATRACH

Zespół specjalistów z Zakładu Badawczo-Rozwojowego PZL w Świdniku przeprowadził w Tatrach próby eksploatacyjne nowego typu śmigłowca PZL Kania. Próby w warunkach górskich całkowicie potwierdziły założenia teoretyczne, pozytywne opinie Kani wystawili również pracownicy GOPR.

ROZSTRZYGNIECIE KONKURSU „WOJSKO W MOICH OCZACH”

31 lipca rozstrzygnięto konkurs na wspomnienia „Wojsko w moich oczach”, zorganizowany z okazji 40-lecia ludowego Lotnictwa Polskiego przez redakcję „Wirzy” i „Głosu Wielkopolskiego”, do którego dołączyła również nasza redakcja. Przyznano następujące nagrody: nagrodę specjalną — radiomagnetofon „Wilga”, ufundowaną przez dowódcę Wojsk Lotniczych, gen. dyw. pil. Tytusa Krawczyca — Andrzejowi Siłskiemu z Opalenicy; nagrodę pierwszą w wysokości 10 000 zł w bonach oszczędnościowych PKO — Wiesławowi T. Babiarzowi z Poznania; cztery równorzędne nagrody drugie (turyistyczne odbiorniki radiowe „Jowita”) — Andrzejowi Gniotowskiemu, Zdzisławowi Janke, Wiesławowi Juciewiczowi i Adamowi Kaczmarkowi. Jury konkursu postanowiło ponadto przyznać trzy wyróżnienia, które otrzymują: Janusz Bekas, Władysław Gibas i Zygmunt Harasimowicz.

ASTRONAUTYKA

● 10.08.1984. Start satelity łącznościowego z serii Molnia-1 (orbita — 479×40 772 km; 12 h 15 min).

● W Agadryze w średniej szkole im. J. Gagarina istnieje muzeum kosmonautyki. Zbiór zawiera ponad 200 książek, czasopism, ponad 20 autorografów kosmonautów, zdjęcia, modele itd. W zorganizowaniu muzeum pomogła matka J. Gagarina oraz kosmonauci z Gwiezdnego Miasteczka.

● 10.08.1984. W Moskwie odbyła się konferencja prasowa z udziałem załogi 7 wyprawy na pokład stacji orbitalnej Salut-7: W. Dżanibekowa, S. Sawickiej oraz I. Woika, W. Dżanibekow i S. Sawicka (jako pierwsza kobieta w świecie) przebywali 25,07 — 3 h 35 min w otwartym kosmosie próbując nowe narzędzie uniwersalne do złożonych prac montażowych i technologicznych. Stwierdzono, że szwy spawalnicze wykonane na zewnątrz stacji, przynajmniej z wyglądu, nie ustępują dobremu naziemnemu poziomowi przemysłowemu. S. Sawicka

omówiła doświadczenia programu Tawrija polegające na czyszczeniu i rozdzielaniu różnych preparatów dla medycyny, rolnictwa itd. Na Ziemię powróciło 60 amput odciszczonych biopreparatów, materiały fotograficzne i inne. Na eksperymenty naukowo-techniczne 7 wyprawy przeznaczono 1,5 raza więcej czasu niż dotąd. Ciekawe wyniki uzyskano z węglerskim przyrządem Balaton służącym do badań sprawności roboczej załogi. Eksperyment Tamponaż był przeznaczony do wyjaśnienia zjawiska fazy twardnienia cementopodobnych środków wiążących. Po raz pierwszy w jednej wyprawie kosmonauci 6 razy wyszli w otwarty kosmos spędzając w nim 23 h 50 min i wykonując złożone prace montażowe.

● 8.08.1984. Starty satelitów Kosmos-1588 i 1589, a 6.08. Kosmos-1587 (orbita — 209×394 km; 72,9°; 90,2 min).

● Od 6 do 9.08.1984 ZSRR przeprowadził oficjalne próby rakiet nośnych na Oceanie Spokojnym w rejonie o promie-

niu 150 mil morskich od punktu o współrzędnych: 18° 01 min szerokości północnej i 179° 1 37 min długości zachodniej.

● 2.08.1984. Zamach bombowy na siedzibę Europejskiej Agencji Kosmicznej ESA w Paryżu. 7 osób rannych. 9.08.1984 ESA obchodziła swoje 20-lecie.

● We Francji rozpoczęto przygotowania do opracowania kosmicznego generatora elektrojądrowego dużej mocy (30 kW — 10 MW) o masie 15—40 kg/kW i żywotności 10 lat. Współpraca CNES z Komisariatem Energii Atomowej.

● Nowym szefem ESRIN (Europejskiego Instytutu Badań Kosmicznych) we Frascati we Włoszech został 46-letni francuski inżynier, mający doświadczenie z prób rakietowych w Colomb-Béchar i w CNES.

● System satelitalny Argos był wykorzystany w regatach jachtowych 1984 na trasie Plymouth-New-Port (USA).

● Poczta RFN powołała konsorcjum krajowe do budowy narodowego systemu łącznościowego opartego o 2 satelity.

Pierwszy z nich ma być wprowadzony na orbitę w 1987 raketą nośną Ariane 3/4.

● W autonomicznym satelicie biernym LDEF wyniesionym w kwietniu 1984 na orbitę w wyprawie STS-13 Space Shuttle przewidziano 11 eksperymentów francuskiego programu FRECOPA: technologicznych (różne tworzywa), holograficznych, światłowodowych oraz badanie kraterów od mikrometeorów. Satelita ma orbitę kołową 463 km o nachyleniu 28° 5 min i ma być w lutym 1985 wprowadzony na Ziemię przez Challenger. Przyrządy francuskie są w 3 pojemiach. Wynik dwustronnej współpracy CNES i NASA.

● Zawarty w 1984 kontrakt przemysłowy przewiduje produkcję i wprowadzenie na orbitę 3 satelitów ESA Meteosat: w czerwcu 1987, we wrześniu 1988 i listopadzie 1990 oraz budowę i satelity rezerwowego. Udział biorą firmy francuskie, belgijskie, włoskie, brytyjskie i z RFN.



Z EDWARDEM BRZOSTOWSKIM, wiceministrem Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej

„IGLOOPOL” RAZEM Z LOTNICTWEM

Nasz rozmówca, zajmujący się w resorcie problemami techniki, jest twórcą i wieloletnim dyrektorem naczelnym znanego w kraju ze swej wszechstronnej działalności Kombinat Przemysłowo-Rolnego „Igloopol”. Nadal, pomimo ministerialnych funkcji, jest dyrektorem kombinatu. Nasza rozmowa dotyczy związków „Igloopolu” z lotnictwem.

— Naszą rozmowę proponuję rozpocząć od „Igloopolu”, bowiem ten właśnie kombinat, działający na terenie siedmiu województw południowo-wschodniego regionu, znakomicie wykorzystuje do prac polowych samoloty. Dlaczego śledzicie do tych nowoczesnych metod gospodarowania?

— Zmusiło nas do tego życie, a nakazem stał się rozsądek i rachunek ekonomiczny. Nasze gospodarstwa rolne, a mamy ich w kombinacie łącznie 44, powstały z wykupu ziemi od rolników indywidualnych i z Państwowego Funduszu Ziemi, a także z obszarów przejętych od kółek rolniczych i przekazanych nam przez Państwowe Gospodarstwa Rolne. Mamy różne rozległości pól, od jednego do setek hektarów. Jest to duża różnorodność, a w związku z tym dążyliśmy do maksymalnego skalania gruntów. Głównie czyniliśmy to w województwach: tarnowskim i rzeszowskim, bo w województwach królewskim i przemyskim przejęliśmy stosunkowo rozległe obszary. W efekcie mamy większą kompleksowość o znacznym obszarze. Aby je racjonalnie wykorzystywać, postanowiliśmy sięgnąć po samoloty, bez których nie wyobrażamy sobie pełnego i terminowego wykonania wszystkich zabiegów agrotechnicznych. Decyzję tę, oczywiście, podjęliśmy po rozważaniach i głębokich analizach, kiedy to doszliśmy do wniosku, że starymi metodami daleko nie zajdziemy, choć ludzie pracujący w tych gospodarstwach, do czasu przejścia przez Igloopol, przyzwyczajeni byli do tradycyjnego sposobu nawożenia, upraw i wszystkiego tego, co wiąże się z tradycyjnym sposobem produkcji roślinnej, czy zwierzęcej. Nasze argumenty przemówiły jednak do ich wyobraźni i dlatego, od kilku już lat, z samolotów agro korzystają w szerokim zakresie.

— Właśnie. Jaka jest skala prac wykonywanych przez samoloty?

— Na posiadanych przez kombinat 22 tysiącach hektarów usługami agrolotniczymi objęliśmy 16 tys. ha. Tym sposobem prowadzimy prace w zakresie rozsiawiania nawozów mineralnych i fitosanitarnych, jak również dokarmiania dolistnego roślin. Nasze dotychczasowe wyniki wykazują konkretne korzyści, jakie można osiągnąć przy stosowaniu tych właśnie form gospodarowania. — Kombinatu „Igloopol” znany jest z wielu śmiałych decyzji, a zarazem nowoczesnych form i metod gospodarowania. Jednocześnie nie robicie niczego — jak to się mówi — dla fasonu. Wszystkie decyzje są przemysłowe i ekonomicznie uzasadnione. Interesuje nas, jak Pan, Panie ministrze, jako dyrektor naczelnego Igloopolu, uzasadnia stosowanie samolotów agro?

— Trudno byłoby w krótkiej rozmowie wyliczać wszystkie argumenty. Przytoczę najważniejsze. Jednocześnie mogę stwierdzić, iż w wyniku stosowania usług agrolotniczych osiągnęliśmy wzrost plonów. Wynika to m.in. z tego, że dzięki samolotom agro możemy utrzymywać

ściśle określone terminy agrotechniczne. W naszych szerokościach geograficznych aura jest często kapryśna i nie zawsze, szczególnie w terenach górskich, w Bieszczadach, możemy w określonych terminach stosować ciągniki i sprzęt naziemny. Po prostu nie mogą na pola wjechać, bo ugrzęzną w błocie. Natomiast samolot czy śmigłowiec wszystkim zaplanowane prace wykona w terminie, szybko i sprawnie nawet przy nie najlepszej pogodzie. Jednocześnie nie musimy ponosić strat wynikających ze zniszczenia stosunkowo wysokiego procentu upraw przez koła ciągników. Dalej — wyliczenia nasze wykazują, że uwzględniając koszt obsługi, amortyzację, paliwo itp., obsługa agrolotnicza jednego hektara jest o 300 złotych tańsza od usługi wykonywanej sprzętem naziemnym. Jest to wielka sprawa. Proszę przeliczyć 16 000 przez 300 złotych. A gdy do tego doliczymy zysk wynikający ze wzrostu plonów, niezniszczenia struktury gleby przez sprzęt naziemny?!. Dopiero wówczas rachunek będzie pełny i jakże wymowny. Dla mnie jest to opinia jednoznaczna. Tymczasem w niektórych regionach kraju usiłuje się uzasadnić, że te usługi są niekorzystne i droższe od tradycyjnych. Ze prace wykonywane przez samoloty nie są dokładne... A przecież przykład „Igloopolu” temu zaprzecza i świadczy najwymowniej, że stosowanie samolotów agro jest zabiegiem w pełni ekonomicznie uzasadnionym, przynoszącym konkretne korzyści dla polskiego rolnictwa, a w efekcie dla całej gospodarki i społeczeństwa.

— Tak więc również w przyszłości nad uprawami kombinatu „Igloopol” będą pracować agrolotnicy?

— Oczywiście. Nie wyobrażam sobie, aby miało być inaczej. Niektórzy dyrektorzy gospodarstw „Igloopolu” kiedyś niechętnie podpisywali umowy z Zakładem Usług Agrolotniczych. Dziś bez tych usług nie mogliby się obejść. Stosowanie samolotów agro stało się w naszym kombinacie nawykiem.

— To, co pan mówi, jest bardzo optymistyczne, ale stosowanie samolotów agro w gospodarce rolnej naszego kraju wciąż jest — moim zdaniem — niewystarczające. Jakkolwiek w 1984 stan ten uległ znacznej poprawie. Niemniej samolot nad polskimi polami jest wciąż jeszcze rzadkością. Co Pan o tym sądzi, jako wiceminister rolnictwa?

— Z tego, co przed chwilą powiedziałem jako dyrektor „Igloopolu”, wynika jednoznacznie, że usługi agrolotnicze powinny być stosowane i poszerzane. Dziś, kiedy każde przedsiębiorstwo jest samodzielne i samorządne, nikomu nie możemy niczego nakazywać, a jedynie nakłaniać metodą perswazji. Dobrze się składa, iż do „Igloopolu” przyjeżdżają dyrektorzy dużych kombinatów rolnych z całego kraju, by podejmować stosowane przez nas formy działania. Rozmawiamy z nimi również o naszych doświadczeniach, zdobytych w zakresie wykorzystywania samolotów. Mówimy o osiągniętych korzyściach. Przekonujemy, że usługi agrolotnicze są nie tylko opłacalne, ale także niezbędne w ak-

tualnej sytuacji, którą określają trudności sprzętowe, paliwowe i inne.

— Panie ministrze! W żadnych rządowych, oficjalnych opublikowanych programach rozwoju produkcji rolnictwa, w których pisze się np. o planowanym wzroście produkcji ciągników — nie zauważyłem wzmianki o potrzebie wprężenia samolotów do tej ogólnonarodowej batalii o chleb, w jakimś masowym, większym niż dotychczas wymiarze. I to w okresie, kiedy brakuje nam ciągników, paliwa, ogumienia, akumulatorów... A samoloty są. Kraj nasz jest największym w świecie producentem samolotów rolniczych.

— Na pytanie odpowiem również zapytaniem: dlaczego to, rozumiejąc potrzebę rozwoju rolnictwa i gospodarki żywnościowej, mamy wszystko to, co należy wykonać — ujmować w rządowych programach? Przecież wdrażamy reformę gospodarczą. Powinniśmy samodzielnie, każdy w swoim zakresie, wykorzystywać wszystkie możliwości poprawy gospodarowania, uzyskiwania lepszych, korzystniejszych efektów. Nikt nie powinien nikomu nakazywać: zrób to tak czy owak. Każdy powinien wiedzieć, co mu się najbardziej opłaci i stosować takie formy gospodarowania, które przyczynią się do uzyskania lepszych wyników, przy zmniejszonych kosztach wytwarzania. Samoloty agro stanowią jedną z dróg do osiągnięcia tego celu.

— Myślę jednak, że popularyzacja usług agrolotniczych powinna być lepsza, skuteczniejsza.

— Tak, zgadzam się. W tej dziedzinie jest zawsze wiele do zrobienia i poświęćmy jej nieco więcej uwagi.

— Zmienimy temat. To, co powiedziałem, dla wielu Czytelników SP może być dużym zaskoczeniem, ale to przecież fakt: kombinat „Igloopol” w jednym ze swoich gospodarstw rolnych pod Dębicą... produkuje samoloty.

— Przesada. Nie produkujemy samolotów, lecz tylko usterzenia do samolotów... Rzeczywiście, w gospodarstwie Pustków, obok obór z bydłem, wybudowaliśmy halę montażową, wyposażyliśmy ją odpowiednio i staliśmy się kooperantem największego zakładu przemysłu lotniczego w kraju — mieleckiej WSK PZL. Ale, jeżeli już o tym rozmawiamy, to warto chyba powiedzieć, dlaczego właśnie my i dlaczego części do samolotów, jakkolwiek zasadniczym celem naszego działania jest wytwarzanie żywności. We wszystkich naszych gospodarstwach prowadzimy tzw. produkcję pomocniczą. Produujemy maszyny rolnicze, samochody chłodnie, a także elementy samolotów. Jednym słowem — to co jest w kraju potrzebne. A dlaczego to robimy? Z kilku powodów. Po pierwsze dlatego, żeby w każdym z tych gospodarstw poprawić efektywność gospodarowania. Jednocześnie zdajemy sobie sprawę, że zatrudniając w gospodarstwach rolnych wysoko kwalifikowaną kadrę: inżynierów, techników — podnosimy na wyższy poziom, w skali globalnej, kulturę pracy i wykonania. Przemysł lotniczy jest przecież nośnikiem postępu technicznego. Ale najistotniejsze dla nas jest to, że mamy rezerwową siłę roboczą. Przecież ci ludzie, produ-

kujący sprzęt rolniczy, samochody chłodnie, czy części do samolotów, de facto zatrudnieni są w zakładzie rolniczym i w okresie siewów, żniw, czy wykopków — po prostu pracują w polu. Nic nam się nie zmarnuje i nie musimy się uciekać do pomocy młodzieży szkolnej, czy nawet więźniów, jak to nieraz bywa. Po prostu mamy swoich ludzi do pracy. A w okresie zimowym, gdy w gospodarstwie rolnym są większe luby, nasilamy produkcję przemysłową. Wprowadzamy nowy typ dwuzawodowca. Dotychczas mówiło się o chłopie-robotniku. Dziś można już mówić o chłopach, którzy również są robotnikami, ale w swoich gospodarstwach. Słowem — w pełni wykorzystujemy potencjał ludzki z korzyścią i dla zakładu, i dla pracowników. A to daje efekty. Przejeżdżamy wiele tzw. „upadłościowych” gospodarstw. Jeżeli jeszcze w 1983 w niektórych z tych przejętych gospodarstw mieliśmy straty, to w roku bieżącym wychodzimy już na zero, aby w roku przyszłym stały się one rentowne i przynosiły dla kraju zysk.

— Gdzie znalazł Pan fachowców do produkcji lotniczej?

— Pustków znajduje się przy trasie Dębica—Mielec. Zatrudniliśmy więc ludzi mieszkających w Pustkowie, lub okolicznych wioskach, którzy każdego dnia dojeżdżali do pracy w WSK PZL-Mielec. Teraz wykonują to samo co w Mielcu, dla Mielca, ale w miejscu swego zamieszkania. Wyeliminowaliśmy tym samym kosztowny transport. A i ludziami zrobiliśmy chyba wygodę. Nasza kooperacja z Mielcem układa się bardzo dobrze.

— Czy spełnienie wymogów jakościowych? — Oczywiście. W przeciwnym razie zostalibyśmy wyeliminowani z gry.

— Proponuję, żebyśmy ten wywiad zakończyli całkiem osobistym zwierzeniem ministra. Znamy się od lat, przed mikrofonem rozmawialiśmy setki razy, gdy dzisiejszy kombinat „Igloopol” był jeszcze małą chłodnią, gdzie na peryferiach Dębicy — przeto powiedz szczerze: jesteś entuzjastą lotnictwa?

— Rzecz jasna. Dzięki samolotom uzyskujemy lepsze wyniki gospodarowania. Sam bardzo często i chętnie korzystam z usług PLL LOT.

— A czy nie przydałby Ci się taki mały, dyspozycyjny samolot do podróży na trasie ministerstwo — „Igloopol”?

— Całe szczęście, że jeszcze takowego nie mam. Odczytano by to jako wyraz luksusu. Wolę jeszcze pomęczyć się nieco, zanim warunki dojrzą do tego, że samoloty dyspozycyjne znajdują się w powszechnym użytkowaniu. Myślę jednak, że i u nas doczekamy się kiedyś tej małej lotniczej komunikacji.

— A teraz znów oficjalnie: Panie ministrze, serdecznie dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał: JULIAN WOŹNIAK

Na zdjęciu wyżej: Rolniczy PZL M-18 Dromader.

Zdjęcie: W. Garbarczyk



POTRÓJNE MISTRZOSTWA

Rywalizacja sportowa, jaka miała miejsce późnym wieczorem w sobotę 28 lipca br. na lotnisku Aeroklubu Kieleckiego, była godną wielkiej widowiska. Niestety, oglądali ją tylko nieliczni. Finałowe skoki na celność lądowania w wykonaniu najlepszych polskich spadochroniarzy były jednak dla nich rekompensatą za wytrwałość i przenikliwe zimno. Do decydującej rozgrywki przystąpiło 10 zawodników: Palenik z czystym kontem, Guzik i Siwka z wynikami 0,01 m, Kaczyński, Kowalaszek, Puchała i Winiarek, którzy mieli po 0,02 m oraz Panaś i Skóra, gorsi od nich tylko o 1 cm. Skakali w odwrotnej kolejności. Spadochrony jeden po drugim szybowywały w stronę koła, w którego środku leżała „patelnia” o 30-centymetrowej średnicy. Celem lądowania był jednak zaledwie 5-centymetrowy, nieco ciemniejszy krążek w jej środku. Panaś lądował 5 cm od celu i przestał liczyć się w rywalizacji. Kowalaszek miał 0,01 m, a pozostali lądowali idealnie. W powietrzu był jeszcze Palenik. Jego SW-12 precyzyjnie szybował do piaskowego koła i za chwilę pięta zawodnika uderzyła w środek elektronicznej „patelni”. Spojrzenia kibiców i zawodnika szybko przeniosły się na elektroniczny wskaźnik, na którego ekranie zaświeciła się czerwona liczba 0,03. Niby niewiele, zaledwie 3 cm od celu, a już było wiadomo, że sympatyczny góral z Orawy zaprzepścił szansę na zwycięstwo w konkurencji skoków na celność lądowania XXVIII Spadochronowych Mistrzostw Polski.

Słońce schowało się już za Góry Świętokrzyskie, gdy wspomniana dziesiątka według nowej kolejności, zgodnie z rezultatami uzyskanymi w dotychczasowych 6 skokach (5 eliminacyjnych i 1 finałowy), opuszczała pokład samolotu An-2. W ledwo już widoczny cel trafił tylko Kowalaszek. Wyniki po 0,01 uzyskali Panaś, Puchała, Siwka i Winiarek. Rezultat 0,02 miał Skóra, a 0,03 m — Guzik. Fotyga wylądował w odległości 5 cm od celu, a o zupełnie nieudanych skokach mogli mówić Kaczyński — 0,13 m i Palenik — 0,14 m. Niespodziewanym zwycięzcą konkurencji z łącznym rezultatem 0,02 m został więc 26-letni Andrzej Siwka z WKS Zawisza, mający na swoim koncie 1500 skoków. Miejsca 2—4 podzieliли Mariusz Puchała z WKS Grunwald oraz Włodzimierz Kowalaszek i Tadeusz Winiarek (oba z WKS Zawisza) — po 0,03 m.

W międzyczasie, w jedynym skoku finałowym (szóstym w konkurencji) rywalizowało 6 pań. W celu lądowały Szwedek i Wróblewska, czym utrwaliły dwie czołowe lokaty w konkurencji, łącznymi rezultatami 0,11 m i 0,27 m. Pączkowska była pewna, że lądowała w celu. Elektroniczne urządzenie pomiarowe wskazywało jednak rezultat 0,07 m, z czym zawodniczka nie bardzo chciała się pogodzić. Utrzymała jednak 3 miejsce w konkurencji łącznym rezultatem 0,37 m.

Do finałowej rozgrywki w skokach na celność lądowania przystąpili także najlepsi juniorzy. Jeden z nich miał powtórzyć skok. Niestety, nie pozwoliła na to niesprzyjająca pogoda i juniorom zaliczono tylko 5 kolejek eliminacyjnych. Zerowe konto miał niespełna 23-letni Marek Tarczykowski (1350 skoków) z WKS Zawisza i on wygrał konkurencję. Następne dwa miejsca zajęli jego koledzy klubowi: 2. Mariusz Rybicki (20 lat, 715 skoków) — 0,01 m; 3. Wojciech Lewko (22 lata, 1115 skoków) — 0,03 m.



Trójka mistrzów Polski w akrobacji spadochronowej. Od lewej: najlepszy wśród seniorów — Józef Łuszczki, pierwsza wśród kobiet — Krystyna Pączkowska i najlepszy junior — Józef Spieszny. U dołu: Moment lądowania w środku koła.

Zdjęcia autora (3)

Skoki na celność lądowania wykazały, że w tej konkurencji naszych czołowych spadochroniarzy stać na bardzo dobre rezultaty. Większość z nich bardzo dobrze opłynała spadochrony szybowące. Zdarzyły się jednak przypadki, zwłaszcza u zawodników młodych, iż w ogniu sportowej rywalizacji popełniali szkolne błędy. Nie wszyscy wykazali się także odpornością psychiczną. Skutecznością skoków na celność lądowania mierzona jest m.in. klasa spadochronów szybowczych. Zawodnicy wojskowi używali głównie RL-12, a aeroklubowi — SW-12. Kolejna konfrontacja tych konstrukcji wypadła na korzyść energicznych RL-12, chociaż chwalono także polskie SW-12. Sportowcom marzą się jednak spadochrony jeszcze lepsze.

W konkurencji skoków na akrobację wszyscy wykonali po trzy skoki eliminacyjne, a najlepsi dodatkowo po jednym skoku finałowym. Wśród pań zdecydowanie najlepsze były Pączkowska i Wróblewska. I tym razem wygrała bardziej doświadczona (3920 skoków) zawodniczka WKS Śląsk. Jej łączny czas — 33,08 s, a w najlepszym skoku mistrzostw kobiet wykonała wiazankę w czasie 7,86 s, w tym 0,2 kary. Średnio o pół sekundy od Pączkowskiej gorsza była utalentowana, młodsza i mniej doświadczona (1580 skoków) Wróblewska. Jej rezultat — 35,02 s. Trzecia w konkurencji Renata Gładysz (42,01 s) jak i pozostałe zawodniczki wyraźnie odbiegały poziomem od czołowej dwójki.

Najlepszym akrobatą mistrzostw w Kielcach został jeden z naszych najbardziej doświadczonych i utytułowanych spadochroniarzy (37 lat, 5880 skoków, liczne sukcesy krajowe i międzynarodowe) Józef Łuszczki z WKS Wawel. Wygrał rezultatem 30,75 s, a w najlepszym skoku mistrzostw uzyskał 7,13 s, w tym 0,2 kary. Sukces to tym większy, że pan Józef wznosił treningi po długotrwałej kontuzji nogi. W przeciwieństwie do kobiet, wśród mężczyzn walka o czołowe lokaty była bardzo zacięta, a różnice między zawodnikami — niewielkie. Drugi był Fotyga z Zawiszy — 31,01 s, a trzeci — Zalewski ze Śląska — 32,95 s. I tu nie było niespodzianek. Cichy faworyt, Andrzej Palenik (24 lata, 1600 skoków) z Aeroklubu Tatrzańskiego (przedtem — WKS Wawel), wykonywał wiazanki bardzo szybko ale nieczysto. Wysokie kary

wiazanki w czasie 8—11 s, mężczyźni — 7,5—10 s, juniorzy — 9—11 s. Zbyt dużo przyjechało do Kielc spadochroniarzy, zwłaszcza juniorów i kobiet, ale także seniorów, którzy po prostu nie potrafili jeszcze wykonywać akrobacji. Myślę, że zawodnikom tym aerokluby macierzyste zrobiły niedźwiedzią przysługę, wysyłając ich na mistrzostwa Polski. Ośmieszyć zawodnika łatwo, trudniej nauczyć.

Akrobację w Kielcach oceniano tradycyjnie, przy pomocy telemetru. Do ocen doświadczonych zespołu sędziowskiego, kierowanego przez trenera kadry narodowej Bolesława Gargalę, nie było zastrzeżeń. Na świecie powszechne jest jednak korzystanie z magnetowidów, przy pomocy których można skok odtworzyć i przeanalizować w razie potrzeby. Jeszcze ważniejsze są magnetowidy w treningu akrobacji. Bez tego urządzenia po prostu nie sposób obecnie uzyskać szybkich postępów w tej konkurencji. Niestety, polskie spadochroniarstwo nie dysponuje ani jednym magnetowidem. Nie ma go nawet reprezentacja Polski, chociaż przydałby się każdemu klubowi i aeroklubowi.

Końcowe wyniki potrójnych mistrzostw Polski uwidocznione są w oddzielnej tabeli. Wynika z niej jednoznacznie, że gra toczyła się do jednej bramki, a atakującymi byli spadochroniarze wojskowi. Spadochroniarze aeroklubowi od lat nie mają prawie nic do powiedzenia w mistrzostwach Polski. Przyczyn takiego stanu jest co najmniej kilka i nie są one nieznane zainteresowanym. Myślę jednak, iż nie ma co rozdzierać szat nad różnicą poziomów między spadochroniarzami wojskowymi a cywilnymi. Wszak do wojskowych klubów sportowych trafiają niemal wyłącznie najzdolniejsi wychowankowie aeroklubów regionalnych. Czasem, po odbyciu zasadniczej służby wojskowej lub po zakończeniu kariery sportowej, wracają do nich, a czasem zostają w wojsku, pełniąc w nim służbę zawodową. Nieważne są więc różnice, ważne są współpraca i wzajemna pomoc pomiędzy Aeroklubem PRL i wojskiem. Polskie spadochroniarstwo jest jedno i jednakowo cieszą nas sukcesy, bez względu na to, czy sportowiec chodzi w mundurze czy ubraniu cywilnym.

DOKOŃCZENIE NA STR. 10



Przeżycia opisane poniżej nie są moimi przeżyciami; przypadły one w udziale jednemu z pilotów Brygady Pościgowej w pamiętnych dniach września 1939.

Autor

Sylwetka Me 109 rośnie. Przycho-
dzą pod słońce, co utrudnia zasko-
czenie. Jeżeli pilot Messerschmitta
rzuci okiem do tyłu, wszystko na
nic. Zaczyna robić zakręt w lewo.
Ja lecę po cieciwie. Nie zbalanso-
wany jeszcze do strzału, lecz ukła-
dam się dobrze. Teraz gotów. Otwie-
ram ogień i biję jak w tarczę. Wiem,
że obrywa.

Nagły wstrząs. Mój P 11 chyba-
cie się jakby przeszedł przez wir po-
wietrzny. Dziura w lewym skrzyde-
le. Wywracam samolot odruchowo.
Szok, zawód i złość. Gdzie Żur?

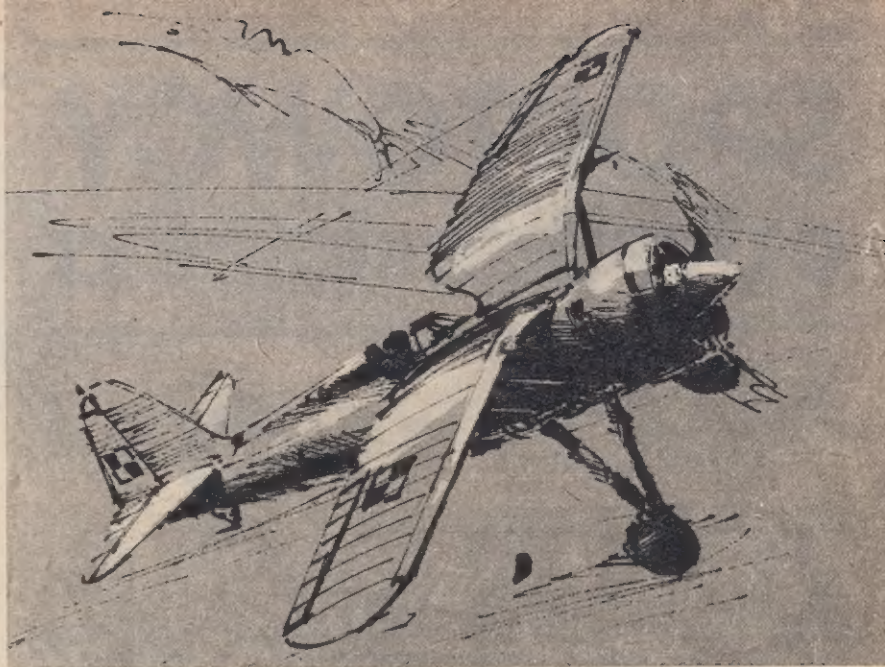
Wykręcam szyję badając niebo.
Za mną czai się Me 109. Ta dziura
nie od niego. Zamykam gaz, wkła-
dam samolot jak do ostrego zakrę-
tu i nie ściągając steru pozwalam
mu ślizgać się na skrzydło. Smugi

Samolot PZL P-11C.
Rysował: Grzegorz Niewczas.

pode mną. Silnik bucha gorącym i
cuchnie przegrzaną oliwą. Lepkość
na szyi i piersiach. Moje siły słab-
ną.

Jeżeli mój ratunek jest w ogóle
możliwy, to nie leży on w moich
siłach i nie w słabej koordynacji
atakujących, lecz w czasie. Będą mu-
sieli mnie łada chwila porzucić, że-
by paliwo doniosło ich tam, skąd
wystartowali. Nie powinni mieć wię-
cej czasu niż dwie-trzy minuty na
zabawę ze mną. Jak przetrwać te
minuty?

Koordinacja ich się poprawia.
Ani chwili na chłodną myśl. Dwóch
zjeżdża gęsiego z przodu i z góry.
Pierwszy już błyska ogniem. Wdu-
szam samolot, kopię ster kierun-
kowy ze strony w stronę. Karko-
łomna kolejka, gdzie wysokość
grzbietów i szybkość projektował
szaleni. Kilka kamyków uderza



Z areny gladiatorów

STEFAN
ŁASZKIEWICZ

fosforówek nad głową. Gdy Me mnie
wyprzedza, otwieram pełen gaz.
Mam dobrą poprawkę i naciskam
spust. Seria krótka; tamten ma dużą
prędkość i wychodzi poza ogień sku-
teczny.

Grzmot w kadłubie poza mną.
Drętwię, jakbym sam został trafiony.
Znowu fosforówki. Znowu ślizg.
Nie dostrzegam ani jednej jedena-
stki. Cztery Me 109 w pobliżu.

Jestem osaczony. Czuję cierpkosć
w ustach. Zakręt. Unik. Ślizgi. Po-
legam na instynkcie. Oczy ślepną
od wypatrywania pod słońce, skąd
przycho-
dzą najgorsze ataki. Ściągam
ster w zakręcie. Samolot chodzi jak
przed zwinieniem się do korkociągu.
Messerschmitt nade mną. Ucieczka
to koniec. Zestrzelał mnie zanim
mrugnę. Ratunek w bezczelności. Le-
cę wprost na najbliższego. Wiem,
że nie pozwolą mi dojść. Już dwóch
prostuje szerokie łuki i bierze kie-
runek na mnie. Kopię ster kierun-
kowy ze strony w stronę, żeby wi-
dzieć, co się dzieje za mną. Unik
nie może być ani za wczesny, ani za
późny. Pcham drażkę do przodu.
Siła odśrodkowa wysadza mnie z
fotela. Pasy wrzynają się w ramio-
na. Gdyby w tej chwili pękły, wy-
strzeliłbym z kabiny jak pocisk z
gardzieli działa. Ściągam ster. Ta
sama siła odśrodkowa wducha mnie
w fotel. Krew odpływa z głowy.
W oczach ciemność, ogromna waga
ciała, miarowy szum silnika. Wzrok
wraca stopniowo. Najpierw pojawia
się niebo szare, później różowe, póź-
niej błkitne. Samolot reaguje ospa-
le pod sterami. Przypuszczam ster
i zwiększam obroty silnika. Odległe
cumulusy jak miraż na pustyni,
do których się nigdy nie dojdzie.
Popchnąć dźwignię gazu, pociągnąć
dźwignię gazu, kopnąć ster. Mój ję-
zyk jest suchy, gardło drewniane,
puls wali młotami w skroniach.

Messerschmitt robi zakręt w przo-
dzie. Rzut oka do tyłu. Nikogo za
ogonem. Umieszczam śmigło w po-
przek jego drogi. Musi mnie wi-
dzieć, lecz się tym nie przejmuję.
Pachnie przynętą. Patrzę jeszcze raz
poza siebie. Oczywiście jest jeden
skradający się z dołu. Sekunda na
strzał. Ustawiam poprawkę i na-
ciskam spust. Nie mam nadziei na
poważne uszkodzenie, ale może to
kopnie jego arogancję. Ściągam
mocno i mój P 11 robi pół zwitki.
Wykręciłem się od przeciwnika le-
cącego od dołu tracąc wysokość.
Ziemia nie dalej niż o tysiąc metrów

w samolot. Jestem wyczerpany, lecz
żywy.

W przodzie pustka; wszyscy muszą
być w moim ogonie. Robię mały
zakręt. Jeden Me jest denerwująco
blisko. Ten nie chce marnować a-
municji. Chce mieć pewność. Wy-
wracam samolot w tej samej chwili,
gdy on otwiera ogień. Płynnie za-
hacza o mój ogon. Zbawcze obłoki
na drugim końcu świata. W krysz-
tałowej, czystej przestrzeni myśł się
nie ukryje. Jestem jak ryba w
szklanej wazie.

Ziemia pędzi ku mnie. Będę
wkrótce zmuszony lecieć nad czub-
kami drzew i zabraknie mi nawet
metra na manewr. Jestem osaczony
i bezsilny. Odwaga ma w zana-
drzu możliwość kłaniania. Bądź od-
ważny mając ręce i nogi spętane.

Nagły łomot, cios w twarz i eks-
plozja przyszyły razem. Tłum iskier
w głowie. To koniec, myślę. W o-
czach matowość. Lewą ręką zry-
wam okulary; są zbite. Wiem, co się
stało. Pocisk wybuchowy wszedł do
kadłuba i eksplodował omijając
zbiornik z benzyną. Silnik pracuje
i samolot trzyma się w powietrzu.

Rozglądam się na strony. Słońce
jak bliski, ogromny pożar, sylwetki
Messerschmittów nad głową, kątem
oka widzę krew na prawym rękawie.
Gdy ruszam powiekami, czu-
ję w prawym oku dżgający ból.
Trwoga, o której zapominałem, wraca.

Garść kamieni uderza w ogon.
Lewe skrzydło chwyta powtórnie
pocisk. Moje nerwy sięgające w
skrzydło kurczą się z bólu. Samo-
lot zaczyna wisieć na lewo. Przekła-
dam ster w prawo, wyrównując
lotką. Bez myśli. Automatycznie.
Przy orczyku w prawo samolot ro-
bi pół beczi i zwija się w korkociąg.
Po dwóch zwitkach wychodzę.
Ziemia pęcznieje i pędzi ku mnie.
W dole domki otoczone ogródkami.
Samochód, który jechał drogą, po-
zostawił po sobie długą welon ku-
rzu. Samochód stoi, trzech mężczyzn
i kobieta obok niego. Mają cyrk w
niebie.

Wicher rwący za burzą jest jak prąd
wody i bije w oczy zamazując widocz-
ność. Niezdrowy głos w silniku, skąd
bucha gorąco łączące się z ciepłem
idącym od ziemi. Samolot robi się le-
niwy i ociężały. Moje ręce są również
ciężkie, nie należące do mnie. Czuję się
jak człowiek, który tonie. Znam to

uczucie, bo tonąłem. — Spokojnie —
mówię sam do siebie. Głos jest obcy
i daleki jakby wydany przez obcego
człowieka, z głębokiej studni.

Ręka szarpie sterem. Samolot nie
skacze jak krwisty rumak, lecz
wznosi się z wysiłkiem jak staru-
szek, co przeżył swoje lata. Chorob-
liwy głos w silniku nabiera na sile.
Odgłos kruszenia, miażdżenia. Słoń-
ce, które widzę, jest jak płomienna
kula van Gogha. Słońce rośnie i
puchnie i spycha resztę świata w
ciemność. Czekam na ostatnią eks-
plozję.

Trzy ciemne plamy w niebie. Sa-
moloty? Wrony? Halucynacja? Nie
wiem. Gorąco, piekielnie gorąco.
Jak długo jeszcze będzie trwała a-
gonia? — myślę. Niebo się roztopia,
rozplywa w zamglone pasma. Świat
ma dwa oblicza: rzeczywistości i
fantazji. Co należy do jednego, a
co do drugiego, nie wiem. Gąbcza-
stość i kleistość w myślach. Czy
ja żyję naprawdę, czy mi się śni,
że żyję?

Znienacka, po mojej lewej, poja-
wia się P 11 z numerem trójki na
kadłubie — samolot Żura. Doznaję
wstrząsu. Realistyczność i wyrazi-
stość moich halucynacji przeraża
mnie. Gdy po chwili uświadamiam
sobie, że to jest prawdziwy samo-
lot z prawdziwym Żurem w kabi-
nie, jeszcze nie mogę pojąć co on,
człowiek rzeczywistości, robi w mo-
im świecie zjaw i fantasmagorii. U-
ciekam zdrowo, chcę powiedzieć.

Żur podchodzi bliżej i wystawia
kciuk do góry — znak zwycięstwa.
Pojmuję. Plamy, które widziałem w
niebie, nie były ani wronami, ani ha-
lucynacją. To mnie dźwiga do ży-
cia i radości.

— Wracamy do domu — daje
sygnał Żurowi. Potakuje głową i
przechodzi na swoje miejsce po pra-
wej stronie za mną.

W kabinie przyrządy pokładowe
paliwa, ciśnienia oliwy i tempera-
tury rozbite. Busola przekreślona i
pusta. Igła na szybkościomierzu o-
braca się drżąc, zatrzymuje się i
kręci młynka w drugą stronę. U-
trzymuję skrzydła równoległe do
horyzontu, dotykając drążkiem ste-
rowym prawego kolana.

Głos idący z silnika piluje mi nerwy.
Jest w nim chrobot i rżenie. Gdyby
ktoś wyspał po garści żwiru do paru
cylindrów, głos byłby prawdopodobnie
identyczny. Silnik rzeźbi jak cierpiący
olbrzym i obroty śmigła spadają. Po
chwilu zaczyna wibrować. Drgawki idą

przez cały samolot i przeze mnie. Ho-
ryzont i odległe obłoki drgają unisono.
Decyduję się na przymusowe lądowa-
nie. Wskazuję Żurowi, że mam kłopo-
ty i że będę ślał. Kiwa głową.

Ustawiam samolot pod wiatr, któ-
ry jest słaby i który można zbaga-
telizować. P 11 tonie w gęste ciepłe
złoża powietrza, co leżą nad ładem
jak śpiwór. Jest to warstwa syta
zapachami idącymi z ziemi. Dla tych,
co powracają z czystej arktycznej
przestrzeni dużych wysokości, tu cze-
ka zapach lasów i pól, zastała woń
bagien, wygrzanych słońcem torfo-
wisk, żywicy drzew iglastych, gno-
ju rozrzuconego w polu, dymu z og-
nisk na kartofliskach jesienią, lub
też ostry i agresywny swąd prze-
mysłowych miast. Dziś jestem nie-
czuły na zapachy ziemi. Ranny, ogłu-
szony i oszołomiony pilotuję ruinę
samolotu, który śmierdzi oliwą, dy-
mem prochu i benzyną. Zamykam
gaz i wyłączam silnik. Samolot śliz-
ga się ponad polem z koniczyną i jej
aksamitna zieleń przepływa pode
mną jak ogromny dywan. Spraw-
dzam zapięcie pasów. Jeżeli któraś
z moich opon jest przestrzelona, sa-
molotem zarzuci i może skapotuje.

Silnik wydaje zamierzający char-
kot i staje. Śmigło zatrzymuje się
w połowie drogi pomiędzy pozi-
mem a pionem. Z szumem i pogwiz-
dem — dobrze znaną pieśnią lądu-
jącego P 11 — samolot niesie się
nad zielonym dywanem, dotyka go
miętko i toczy się płynnie po zie-
mi. Pozwalam mu pędzić przez
chwilę i wolno naciskam hamulce.
Prędkość wygasa; samolot zwalnia
i staje. Nagły spokój i cisza pora-
ża mnie. Odpinam pasy i wygram-
lam się z kabiny. Po dotknięciu zie-
mi moje nogi składają się pode
mną; walę się na pole jak kłoda.
Żur nadlatuje. Zbieram swe siły,
dźwigam się w pozycję pionową i
trzymając się kadłuba jedną ręką,
macham drugą do Żura. On macha
raz i zatrzymuje rękę w powietrzu
jakby mówił: chwalić Boga. Ręka
znika i samolot bierze kurs na lot-
nisko.

Odpinam spadochron i osuwam
się na ziemię powtórnie. Moje nogi
są słabe i drżące, moje ręce się
trzęsą. Obmacuję twarz. Krew ślapi
z rany w prawym policzku.

Zdejmuję hełm z głowy i leżę ob-
łały. Zgarniam dłońmi liście koni-
czyny. Jak słodka ziemia! Jak do-
brze być żywym na niej! I gdy

DO KOŃCZENIA NA STR. 12

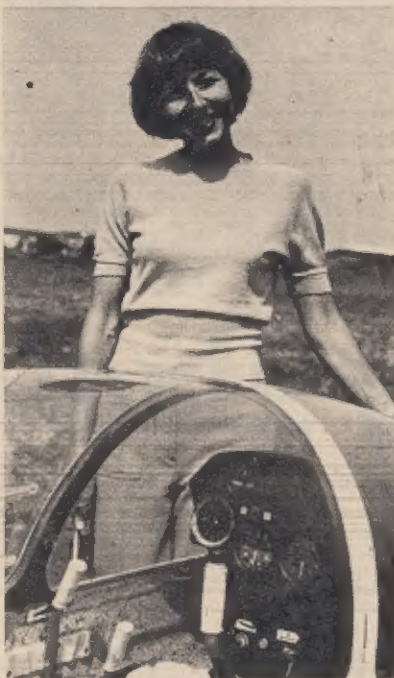
SPORTOWCY czterdziestolecia

Do czołowych sportowców czterdziestolecia w szybownictwie polskim należy

JULIAN ZIOBRO

długoletni instruktor Aeroklubów Jeleniogórskiego i Podkarpackiego w Krośnie. Startował w wielu zawodach w kraju i za granicą, ze zmiennym zresztą szczęściem. Zanim w 1975 został mistrzem Polski w klasie otwartej, znacznie wcześniej, bo w 1964, zdobył tytuł międzynarodowego mistrza Czechosłowacji. Największy swój sukces sportowy zanotował na mistrzostwach świata w Finlandii w 1976, gdzie zdobył srebrny medal i tytuł wice-mistrza świata w klasie otwartej. Aeroklub PRL uhonorował go za 1977 Medalem Tańskiego. W 1978 zajął trzecie miejsce w klasie otwartej w zawodach krajów socjalistycznych w Nitrze (CSRS). Jest rekordzistą Polskiej prędkości przelotu po trasie trójkąta o obwodzie 500 km — 116,769 km/h (10.12.1980).

Srebrny medal Ziobry w Finlandii był ostatnim, znaczącym suk-



Julian Ziobro podczas XXVI mistrzostw Polski w 1981. Z lewej: Bożena Demczenko-Grzelak w czasie V szybowcowych mistrzostw Polski kobiet w 1981.

o obwodzie 775 km z prędkością 93,072 km/h (rekord Polski). Startował w mistrzostwach świata w USA (1983) i na wypożyczonym szybowcu Zuni 2 zajął w klasie 15-metrowej 19 miejsce, najlepsze z Polaków na tych mistrzostwach. W maju br. w zawodach krajów socjalistycznych w Nitrze (CSRS) zajął 5 miejsce w klasie standard.

świata występował trzykrotnie: w 1974 był 15 w klasie otwartej; w 1976 był o krok od medalu, zajął dobre 4 miejsce w klasie standard; w 1983 startował w klasie 15-metrowej na wypożyczonym szybowcu Zuni 2, uplasował się na 35 miejscu.

Stanisław Witek z Aeroklubu Wrocławskiego, mistrz Polski 1978 w klasie standard; startując na mistrzostwach świata w RFN (1981) na szybowcu Jantar Standard 15 zajął w klasie standard dobre 8 miejsce. Jest rekordzistą Polskiej prędkości przelotu docelowo-powrotnego na trasie 300 km (z J. Kochańczykiem) — 108,61 km/h (2.06.1979).

Janusz Centka z Aeroklubu Leszczyńskiego, dwukrotny mistrz Polski (1976 w kl. standard i 1979 w kl. otwartej). Na 20 mistrzostwach Polskiej przeleciał (1.06.1975) jako pierwszy polski pilot trasę trójkąta



Stanisław Witek na XXVI mistrzostwach Polski.

cesem polskich szybowców w mistrzostwach świata, w których od tego czasu jakoś się Polakom nie wiedzie. W następnych mistrzostwach, w 1978 we Francji, w ogóle nie startowali. W kolejnych: 1981 w RFN i 1983 w USA byli poza zasięgiem medali.

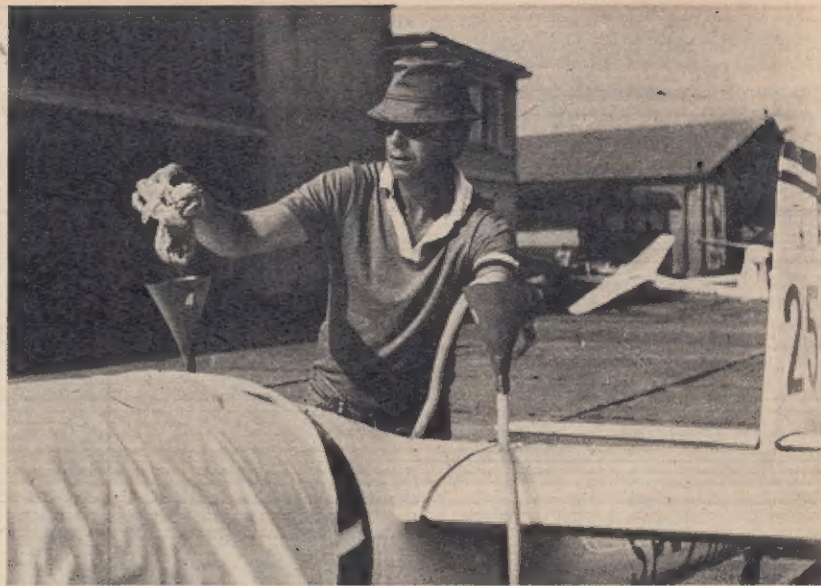
Reprezentację Polski zasilili w międzyczasie nowa generacja pilotów. Doszli:

Stanisław Wujczak z Aeroklubu Leszczyńskiego, mistrz Polski 1972; startując na mistrzostwach świata w Australii (1974) zajął dobre 8 miejsce w klasie standard. W maju br. w zawodach krajów socjalistycznych w Nitrze (CSRS) zajął 2 miejsce w klasie otwartej.

Henryk Poźniak z Aeroklubu w Stalowej Woli, mistrz Polski 1973. W reprezentacji na mistrzostwa



Henryk Poźniak, mistrz Polski 1973. Zdjęcia: B. Koszewski.



po trasie trójkąta 300 km — 125,4 km/h; wyróżniony Medalem Tańskiego 1982) z Aeroklubu Wrocławskiego (1979 kl. standard), Arkademu Zapolskiemu z Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu (1981 kl. standard), czy Pawłowi Frąckowiakowi z Aeroklubu Poznańskiego (1981 kl. otwarta) — nie udało się walczyć w mistrzostwach świata, chociaż niektórzy z nich z powodzeniem startowali w innych zawodach międzynarodowych.

Wśród kobiet wynikami sportowymi zwróciła na siebie uwagę

BOŻENA DEMCZENKO-GRZELAK

pilotka Aeroklubu Zagłębia Miedziowego w Lubinie, a uprzednio Wrocławskiego (w czasie studiów w Akademii Medycznej), dwukrotna mistrzyni Polski (1981, 1983). Z zawodu lekarz stomatolog, pracuje w Górniczo-Hutniczym Specjalistycznym Zespole Opleki Zdrowotnej Kombinatoru Miedziowego w Lubinie. Lata z pasją, startowała w wielu imprezach, osiągając znaczne sukcesy, największe w zawodach krajów socjalistycznych: w 1979 zajęła w Nitrze (CSRS) 1 miejsce w klasyfikacji kobiet, sukces ten powtórzyła na Węgrzech w 1981, w 1983 w Szumen (Bułgaria) zajęła na tych zawodach 2 miejsce.

☆

Kończąc ten krótki przegląd czołowych sportowców czterdziestolecia PRL w szybownictwie, trzeba przypomnieć, że polscy piloci szybowcowi przysporzyli wiele chwały sportowi Polski Ludowej. Ogółem ustanowili 78 rekordów świata, zdobyli 17 medali na mistrzostwach świata, w tym po 4 złote i srebrne oraz 9 brązowych; zdobyli 451 odznak diamentowych, 1300 złotych i 6000 srebrnych. Międzynarodowa Federacja Lotnicza uhonorowała czterech polskich szybowców Medalami Lilienthala: Pelagię Majewską, Edwarda Makulę, Jana Wróblewskiego i Adelę Dankowską. Najwyższe władze sportowe PRL nadały pilotom szybowcowym 247 tytułów i odznak Mistrza Sportu.

☆

W następnych odcinkach tego cyklu przedstawimy z kolei czołowych sportowców spadochroniarstwa polskiego.

JERZY R. KONIECZNY

Janusz Centka, dwukrotny mistrz Polski.

Za 1975 wyróżniony Medalem Tańskiego.

Henryk Teboła z Aeroklubu Ziemi Piotrkowskiej, dwukrotny mistrz Polski (1980 i 1982 w kl. standard). Debiutował w reprezentacji na szybowcowe mistrzostwa świata w USA (1983), zajął w klasie standard 35 miejsce. W zawodach w Nitrze (CSRS) w maju br. był 9 w klasie standard. Należy do niego rekord Polski prędkości przelotu docelowo-powrotnego 500 km — 101,461 km/h (25.07.1983).

Innym mistrzom Polski: **Stefanowi Makne** z Aeroklubu Poznańskiego (1975 kl. standard), który zasłynął jako czołowy pilot balonowy; **Wiktorem Sznurowskiemu** z Aeroklubu Warszawskiego (1977 kl. standard); **Januszowi Gogale** (re-

FARMACEUTYKA NA ORBICIE

Na zdjęciu obok: Inżynier Charles Walker z firmy McDonnell Douglas dokonuje przeglądu urządzenia do elektroforezy ciągłej CFES. Weźmie on udział w dwóch lotach samolotu kosmicznego w tym roku.



Obniżenie kosztu wynoszenia ładunków na orbitę okołoziemską wywołane wprowadzeniem do użycia samolotu kosmicznego spowodowało, że produkcją materiałów, których technologia wytwarzania wymaga stanu nieważkości, zainteresowały się także przedsiębiorstwa obliczone na przynoszenie zysków. Szeroki i łatwy dostęp do środków transportu kosmicznego wielokrotnego użycia pozwolił na rozpoczęcie opłacalnej produkcji specjalistycznych leków. Pierwszymi firmami, które zdecydowały się na takie przedsięwzięcie, były wytwórnia lotniczo-kosmiczna McDonnell Douglas i zakłady farmaceutyczne Johnson & Johnson. W roku 1977 podpisały one z NASA trójstronne porozumienie o wytwarzaniu w kosmosie leków niemożliwych do otrzymania na Ziemi. Zgodnie z tą umową McDonnell Douglas miał zbudować i przetestować urządzenia do przetwarzania materiałów biologicznych w kosmosie, a oddział Ortho Pharmaceutical firmy Johnson & Johnson zająć się sprawami otrzymanymi leków i ich sprzedażą. NASA ze swej strony zobowiązała się bezpłatnie udostępnić część kabiny samolotu kosmicznego w czasie 6 lotów dla umieszczenia w niej aparatury badawczej oraz dwukrotnie zainstalować w ładowni niewielką automatyczną wytwórnię leków. W zamian za to obie firmy podzieliły się z NASA dochodami ze sprzedaży.

Najlepszym procesem otrzymywania dużych ilości materiałów do produkcji leków w stanie nieważkości w krótkim czasie jest elektroforeza. Polega ona na przemieszczaniu cząstek obdarzonych potencjałem elektroforetycznym zeta w roztworach lub zawiesinach pod wpływem zewnętrznego pola elektrycznego. Zwykle dzieje się tak, że cząstki biologiczne (komórki, enzymy, hormony) i niebiologiczne (zanieczyszczenia) mają potencjały o przeciwnych znakach. Wykorzystując ten fakt za pomocą elektroforezy można oddzielić cząstki biologiczne od zanieczyszczeń. Proces ten nie jest efektywny na Ziemi, ponieważ ruchy konwekcyjne w cieczach niwelują wpływ przyłożonego pola elektrycznego. Oczekiwano, że elektroforeza w nieważkości przebiegać będzie 100–400 razy wydajniej.

Pierwsze próby zastosowania aparatury elektroforetycznej (do produkcji enzymu urokinazy) miały miejsce w czasie amerykańsko-radzieckiego lotu załogowego ASTP w 1975 r. oraz w lotach Space Shuttle (STS-3 i STS-5) w ramach eksperymentu EEVT (Electrophoresis Equipment Verification Test). W ostatnich latach wytwórnia McDonnell Douglas skonstruowała urządzenie do elektroforezy ciągłej CFES (Continuous Flow Electrophoresis System) w stanie nieważkości. Jest to zestaw sześciu kolumn, w których ciecz przepływa powoli między dwiema naładowanymi płytami metalowymi. W czasie ruchu cieczy następuje rozdzielanie przetwarzanych cząstek biologicznych od zanieczyszczeń. Otrzymany produkt wędruje następnie do odbieralników. Gotowy system zainstalowano na dolnym pokładzie kabiny samolotu kosmicznego Columbia, a później Challenger. Bardzo interesująco przedstawiają się badania przeprowadzone za pomocą systemu CFES w kolejnych wyprawach samolotu kosmicznego:

STS-4: W pierwszej próbie poddano procesowi elektroforezy zawieszinę komórek nerek i wątroby, a także roztwory białek: albuminy jaja kurzego i komórek szczurzej tkanki. Koncentracja materiału biologicznego w zawieszynie wynosiła 25%, a wydajność procesu rozdzielania była 400-krotnie większa niż na Ziemi. Otrzymane substancje gromadziły się w 1182 odbieralnikach, z których ponad 99% zostało wypełnione ilością przewidzianą przez symulacje komputerowe. Udało się też uzyskać czystość 4–5 razy lepszą od najdoskonalszych technologii na Ziemi;

STS-6: W tej wyprawie rozdzielaniu poddano ponownie mieszaninę białek kurzego i szczu-

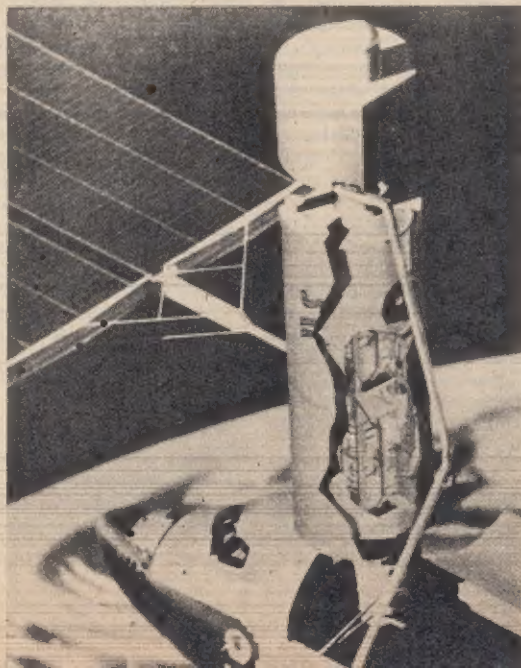
rych, hemoglobinę oraz mieszaninę hemoglobiny z polisacharydami;

STS-7: Przeprowadzono doświadczenia podobne jak w STS-6;

STS-8: Rozdzieleniu poddano po raz pierwszy żywe komórki nerek ludzkich, trzustki psa i szczurzej przysadki mózgowej. Drugim celem doświadczenia (oprócz oczyszczania) było utrzymanie komórek przy życiu w czasie startu, operacji orbitalnych i lądowania (próbki wyjęto z samolotu kosmicznego już 30 minut po zatrzymaniu na pasie lądowiska). Oczekuje się, że żywe, bardzo czyste komórki będzie można wszczepiać do organizmu zamiast chorych, a system immunologiczny biorcy ich nie odrzuci. W eksperymencie uzyskano wydajność przekraczającą 716 razy procesy klasyczne;

STS-41D: Po wyprawie STS-8 urządzenie do elektroforezy ciągłej CFES zmodyfikowano tak, że możliwe stało się oczyszczanie i rozdzielanie dużych ilości substancji przez całą dobę. Przeróbki polegały na zainstalowaniu zbiornika recyrkulacyjnego i filtrów umożliwiających przepływ materiału biologicznego w obiegu zamkniętym. W pierwszej wyprawie samolotu kosmicznego Discovery rozdzielone zostaną trzy litry zawiesziny (poprzednio niewielkie ilości astronauty wprowadzali za pomocą strzykawek). Ilość ta będzie wystarczająca do przeprowadzenia kontrolowanych przez rząd federalny prób klinicznych na pacjentach na przełomie lat 1984/85. Mając to na uwadze, naukowcy zadali o szczególną sterylność procesu elektroforezy. Substancje traktowane jako bardzo czyste gromadzić się będą w 96 odbieralnikach (po 16 z każdej kolumny elektroforetycznej), a zawartość pozostałych uważana będzie za frakcję odpadową. Po zakończeniu rozdzielania do zbiornika dodany zostanie płyn uniemożliwiający rozwój bakterii. Ze względu na nieprzerwaną pracę systemu w czasie całej wyprawy, firma McDonnell Douglas zdecydowała się zapłacić NASA 80 tys. dolarów za przygotowanie do lotu swojego czołowego inżyniera Charlesa D. Walkera jako specjalistę ładunku. Zająmować się on będzie wyłącznie nadzorowaniem przebiegu eksperymentu. Weźmie on udział w jeszcze jednej wyprawie samolotu kosmicznego pod koniec br., przeprowadzając to samo doświadczenie.

Począwszy od wyprawy STS-51L wyznaczonej na 2 lipca 1985 r. rozpocznie się produkcja leków na skalę przemysłową. W tym locie bowiem w ładowni samolotu kosmicznego zainstalowany zostanie prototyp wytwórni farmaceutycznej EOS-1 (Electrophoresis in Space), nad którymi prace są już na ukończeniu. W urządzeniu EOS będzie można rozdzielić przy nominalnym poborze mocy aż 150 l substancji biologicznych w czasie 5,5 dnia. Przy niedostatku energii elektrycznej wytwórnia może pracować nieprzerwanie przez 10 dni. System



kontrolno-sterujący urządzenia pomyślano tak, że wszystkie dane telemetryczne będą przesyłane bezpośrednio do kontrolerów z McDonnell Douglas. Oni też będą zarządzać procesem elektroforezy bez udziału załogi, czy specjalistów NASA.

Pierwszy egzemplarz aparatury przejdzie próby termiczne w komorze próżniowej w listopadzie br. ale już obecnie rozważa się, czy nie będzie konieczna budowa drugiego bliźniaczego urządzenia ze względu na dużą częstotliwość lotów komercyjnych. Sprzedaż wyprodukowanych w kosmosie leków startuje firma Johnson & Johnson rozpocznie w 1987 r.

Tymczasem inne przedsiębiorstwo amerykańskie, Fairchild, buduje serię satelitów Leascraft (pojazd do wynajęcia). Jak sama nazwa wskazuje, będą one wynajmowane użytkownikom za opłatą. Skonstruowane będą tak, że po umieszczeniu na orbicie przez samolot kosmiczny, łatwo będzie można co kilka miesięcy wymienić elementy ładunku użytecznego po pochyceniu satelity manipulatorem. McDonnell Douglas w latach 1987–88 zamierza wynająć dwa takie obiekty wyposażone w urządzenia do produkcji leków. Załogi samolotów kosmicznych co jakiś czas przywozić będą nowy materiał do rozdzielania, a zabierać będą przetworzone materiały biologiczne. Efektywność takiej produkcji orbitalnej będzie przynajmniej o 85% lepsza niż w wytwórni EOS.

Pod koniec lat 80-tych na orbicie umieszczony zostanie specjalistyczny zakład produkcyjny, wytwarzający dwukrotnie więcej materiałów jak satelita Leascraft. Obiekt ten o nazwie Space Industrial Facility wytwarzać będzie dwukrotnie więcej materiałów jak satelita Leascraft. Będzie on posiadał pomieszczenie ciśnieniowe, wykorzystywane przez astronautów obsługujących zakład produkcyjny w czasie comiesięcznych wizyt samolotu kosmicznego. Na początku lat 90-tych, gdy powstanie załogowa stacja kosmiczna zmontowana na orbicie z elementów przywiezionych z Ziemi, wytwórnia zostanie z nią na stałe połączona. Pomysł orbitalnego zakładu produkcyjnego jest na tyle atrakcyjny, że McDonnell Douglas rozpocznie wstępne prace projektowe już w tym roku. Jak twierdzi szef tej firmy John F. Yardley, w 1995 r. będą istnieć trzy takie zakłady specjalistyczne zaspokajające 45% zapotrzebowanie na leki kosmicznego.

W roku 1995 wytwarzać się będzie trzy rodzaje leków w kosmosie, a na rynek farmaceutyczny dostarczane będą w ilości przynoszącej rocznie 1 mld dolarów zysku. Przewiduje się, że wkraczając w następny wiek kilka krajów uczestniczyć będzie w produkcji dziesięciu rodzajów leków na orbicie. Astronautyka w służbie medycyny stanie się ważną dziedziną ludzkich działań w kosmosie.

**KRZYSZTOF ZIĘCINA
JACEK NOWICKI**

Na początku lat dziewięćdziesiątych produkcję leków na orbicie przejmą specjalistyczne obiekty Space Industrial Facility, podobne do przedstawionego na rysunku obok.

Ilustracje: „Aviation Week and Space Technology”



ne w 1931 na PWS-10. W połowie 1929 etat samolotowy eskadry myśliwskich zwiększył się z 6 do 10 samolotów, umożliwiając sprawniejsze przeprowadzanie ćwiczeń doskonalących personelu latającego. Eskadra w składzie III/3 dywizjonu myśliwskiego, bierze corocznie udział w manewrach letnich i zimowych wojsk połączonych. W lipcu 1933 samoloty PWS-10 wymieniono na rewelacyjne PZL P-7a produkcji krajowej, całkowicie metalowe. W dniach od 30 lipca do 5 sierpnia 1934 eskadra uczestniczyła w koncentracji jednostek różnych rodzajów lotnictwa na węźle Gniezno, a następnie w specjalnych ćwiczeniach lotniczych zorganizowanych przez 3 Grupę Aeronautyczną.

Dowódca 132 eskadry myśliwskiej 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu, kpt. pil. Franciszek Jastrzębski.

plk. pil. Stanisława Kuźmińskiego w Gnieźnie. Plk Kuźmiński zapoznał dowódcę III/3 dywizjonu ze swoją koncepcją użycia sił dywizjonu, która polegała na działaniu małą ilością pilotów z kilku zasadzek, ale na możliwie największej ilości kierunków, by w oczach sztabu niemieckiego zwielokrotnić istniejące siły dywizjonu, jak również zadać Niemcom większe straty. Lotniska dla zasadzek w rejonie Poznań-Wschód, Kalisz, Gniezno, ma wyszukać dowódca dywizjonu. Klucza pozostawionego w Ławicy nie należy wznaczać. Z resztą pilotów oczekiwano w Dzierżnicy na początek wojny.

Po powrocie z odprawy mjr Mümler zarządził: wyszukiwanie lądowisk na zasadzki (które do wieczora były wybrane), urządzenie punktu dowodzenia w pobliskim dworze, gdzie zakwaterowano personel, or-

szo-niemieckiej nie został zaawizowany oficjalnym wypowiedzeniem, lecz zmasowanymi nalotami Luftwaffe na polskie miasta, osiedla, węzły kolejowe i drogowe oraz zakłady przemysłowe. Około godziny 5.00 dowódca Lotnictwa Armii POZNAŃ powiadomił telefonicznie mjr. Mümlera o stanie wojny z Niemcami. Zgodnie z przyjętą taktyką działania z zasadzek, poszczególne zespoły myśliwców odleciały na wytypowane lądowiska. W ślad za nimi odjechały niezbędne brygady obsługi. Reszta dywizjonu pozostała w stanie pogotowia na lotnisku Dzierżnica. W południe dowódca Lotnictwa nakazał obsadzenie zasadzki pod Kaliszem, w sile 5-6 samolotów. Po godzinie 14 wylądował w Dzierżnicy klucz pozostawiony na lotnisku Ławica. Według relacji mł. majstra wojskowego Romana Kowalskiego ze 132 eskadry działalność

132 ESKADRA MYŚLIWSKA

JERZY PAWLAK

Tegoroczna 45 rocznica Wojny Obronnej Polski 1939 przypomina nam o walkach polskich lotników wojskowych stoczonych z przeważającymi siłami powietrznymi Luftwaffe. Aby przybliżyć naszym Czytelnikom tę walkę rozpoczęliśmy przed laty cykl pt. „Dzieje Eskadr”, w którym zamieszczamy głównie przebieg działań, dzień po dniu, poszczególnych eskadr we wrześniu 1939.

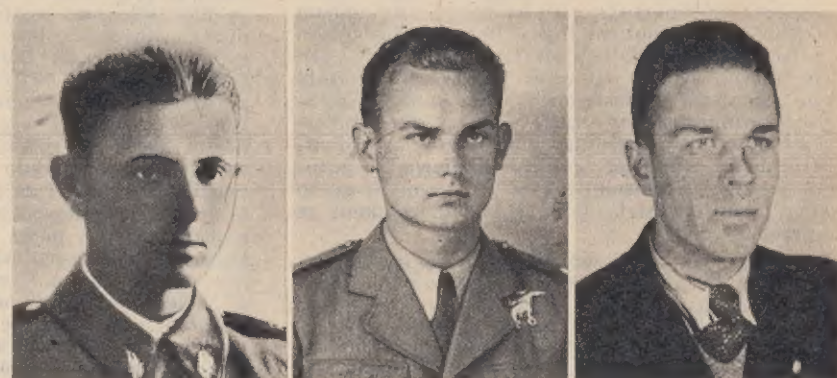
Relacje pilotów, opisy walk, lotów bojowych opublikowane w naszym cyklu są drukowane po raz pierwszy i dlatego też „Dzieje Eskadr” budzą zainteresowanie Czytelników nie tylko w kraju, ale też i poza jego granicami.

Do tej pory zamieściliśmy dzieje 16 eskadr: 13, 23, 26, 31, 34, 41, 42, 51, 55, 56, 63, 66, 152, 162, 211 i 212. Obecnie publikujemy w dużym skrócie dzieje wrześniowe 132 eskadry myśliwskiej 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu. Piloci tej eskadry w Wojnie Obronnej Polski 1939 przeprowadzili wiele zaskakujących oraz niezwykłych walk powietrznych i łącznie zestrzelili 20,5 samolotu wroga. (red.)

W czerwcu 1936 piloci 132 eskadry otrzymali samoloty PZL P-11c, biorąc we wrześniu udział w koncentracji i ćwiczeniach jednostek lotniczych na warszawskim węźle lotnisk zakończonych defiladą nad stolicą. Następnego roku kpt. Mümler przekazał 132 eskadrę kpt. pil. Franciszkowi Jastrzębskiemu. Podczas mistrzostw lotnictwa myśliwskiego w 1938 kpr. pil. Kazimierz Mazur ze 132 eskadry zdobył I miejsce w konkurencji indywidualnej. Wzrastające zagrożenie ze strony Niemiec w 1939 zintensyfikowało przebieg doskonalenia pilotów III/3 dywizjonu. Program zajęć m.in. obejmował: wyszkolenie 12 podchorążych, absolwentów Szkoły Podchorążych Lotnictwa, łączność ziemia-samolot przy pomocy radiostacji samochodowych, utrzymanie w gotowości alarmowej samolotów i sprzętu mimo trwającego szkolenia. Utrudnieniem w szkoleniu strzeleckim pilotów był chroniczny brak amunicji świetnej najnowszego wzoru, gdyż tylko ten rodzaj nie powodował przestrzeleń smigieł.¹

Mobilizację sierpniową przeprowadzano w eskadrze (podobnie i w innych pododdziałach 3 pułku) sukcesywnie tak, że stopień gotowości bojowej osiągnięto wcześniej. W dniu ogłoszenia alarmu bojowego (24/25 sierpnia) dokonano tylko ostatecznych uzupełnień sprzętu i personelu, załadowano w samolotach ostrą amunicję, spakowano wszystkie części zamienne, pomocnicze agregaty, paliwo, prowiant, amunicję, kancelarię, tak że dywizjon w ciągu ok. 4 godzin był gotów do przesunięcia na lotnisko połowe. 26 sierpnia odjechał rzut kołowy na lotnisko połowe Dzierżnica koło Nekli, skąd następnego dnia dla zmylenia nieprzyjacielskiego wywiadu pojechał na lądowisko Gułtowy; do Dzierżnicy powrócił 31 sierpnia w godzinach rannych już po przylocie rzutu powietrznego.

Natomiast rzut powietrzny III/3 dywizjonu (w skład którego wchodziła 132 eskadra) odleciał z Ławicy o świcie 31 sierpnia do Dzierżnicy, na rozkaz dowódcy 3 pułku ppłk. pil. Tadeusza Jariny. Na lotnisku Ławica pozostał 3-samolotowy klucz pilotów 132 eskadry. Po wylądowaniu mjr Mümler zameldował się u Dowódcy Lotnictwa Armii POZNAŃ



Pchor. pil. Witold Jaroszka

Pchor. pil. Jan Małiński

Pchor. pil. Stefan Wapniarek

ganizowanie ekip technicznych dla obsługi poszczególnych zasadzek itp. Dywizjon miał łączność telefoniczną z dowódcą Lotnictwa Armii POZNAŃ i zbiornicą meldunkową Obrony Przeciwlotniczej Poznań. Natomiast łączność radiową i telefoniczną z kluczem przebywającym w Ławicy. Lotnisko w Dzierżnicy obsiane koniczyną (nie było kurzu przy startach samolotów), usytuowane było dogodnie dla startu alarmowego (można było startować na wprost ze stanowisk samolotów). Zagajnik przy polu wzlotów dawał dobre maskowanie. Droga dojazdowa do lotniska — bita.

Wojnę Obronną Polski 1939 odbyła 132 eskadra w składzie III/3 dywizjonu w ramach lotnictwa Armii POZNAŃ. Stan personelu latającego na 1 września 1939 był następujący: Dowódca eskadry — kpt. pil. Franciszek Jastrzębski

Zastępca dowódcy — ppor. pil. Henryk Bibrowicz
Oficer techniczny eskadry — ppor. techn. Edward Dąbrowski

Piloci: ppor. ppor. Józef Czachowski (rez.), Mikołaj Kostecki, Jerzy Łazowski (rez.), Paweł Łuczyński; pchor. pchor. Bohdan Anders, Witold Jaroszka, Jan Małiński, Kazimierz Olewinski, Jan Pudelewicz, Stefan Wapniarek; kpr. kpr. Włodzimierz Chojnacki, Wawrzyniec Jasiński, Władysław Kuik, Kazimierz Mazur, Bronisław Raszewski, Leon Skarbecki,

Szef mechaników — st. majster wojskowy Franciszek Grześkowiak.
Szef admin. eskadry — st. sierż. Feliks Kaźmierczak.

Stan samolotów — 10 PZL P-11c. 1 września. Wybuch wojny pol-

tego klucza w pierwszym dniu wojny była następująca:

...31 sierpnia 1939 dywizjon myśliwski jako ostatni opuszcza lotnisko udając się do m. Dzierżnica koło Nekli. Na lotnisku Ławica pozostaje jeden klucz samolotów myśliwskich 132 eskadry w składzie: dowódca klucza ppor. pil. Mikołaj Gudelis-Kostecki, pchor. pil. Jan Pudelewicz i kpt. ndt. pil. Wawrzyniec Jasiński. Obsługa techniczna — mł. m. wojskowy Roman Kowalski, kpr. mech. Zygmunt Wroniak, kpr. służby czynnej (nazwisko nieznane), kierownca samochodu oraz 4 pomocników mechaników służby czynnej. Za cały stan techniczny sprzętu byłem ja odpowiedzialny. Za start samolotów — ppor. Kostecki. Po odlocie dywizjonu wspólnie z ppor. Kosteckim urządziliśmy odprawę, na której m. in. postanowiliśmy wstawić samoloty do pustych hangarów i startować z nich w razie ataku. Cel — zamaskowanie samolotów...

Nadszedł 1 września 1939. Ranne było mgliste i mgła wisiała do 11. Około 10.30 usłyszeliśmy warok samolotu, lecz mgła uniemożliwiała start. Ppor. Kostecki jednak mimo mgły, na swoją odpowiedzialność, podejmuje start ustalając przed tym ze mną szyfr płachtami. W tym czasie słońce przebiło mgłę. Po ok. 20 minutach lotu ppor. Kostecki wylądował nie przechwyciwszy w powietrzu nieprzyjaciela. Uzupełniliśmy paliwo i wstawiliśmy samolot do hangaru. W tym czasie od przechodzącego żołnierza dowiedzieliśmy się, że Niemcy napadli na Polskę i że już jest wojna... Dochodzi 12. Słyszę przez radio sygnał Warszawy i bardzo poważny głos: „Nasz odwieczny wróg...” i tu przerażliwy głos Kosteckiego: „Roman leć!” A następnie „na mój rozkaz zapuszczać!” Mój P-11 kręci się pierwszy (Kosteckiego), drugi — Jasińskiego,



Godło 132 eskadry myśliwskiej: Kruk z niebieskimi lotkami na tle białego rombu (projekt: por. pil. Jan Wróbel).



trzeci (Pudelewicz). Kostecki startuje wprost na hangar LOT, a w czasie jego startu padają pierwsze bomby tuż przed jego samolotem — robi zakręt w prawo — już w powietrzu — udało się i na pełnych obrotach nabiera wysokości. Tuż za nim startuje w odwrotnym kierunku Jasiński. Bomby padają na magazyny, benzynownię, warsztaty i budynek dowództwa pułku. Pudelewicz startuje z opóźnieniem. Wroniak pomaga zapuścić...

Lotnisko okryło się kurzem i smrodem palącego się prochu z wybuchu bomb. Wybiegłem na lotnisko. Położyłem się na ziemi i obserwowałem niebo. Widziałem lecące niemieckie bombowce — widocznie nie zauważyły startu naszych myśliwców. Kostecki osiągnął większą wysokość i kiedy Niemcy byli w zakręcie — zaatakował jak jastrząb z tyłu i z góry prowadzącego oddając serię z karabinów maszynowych. Szyk został rozbity. Kostecki ponowił atak na ten sam samolot. Po drugim ataku Niemiec zestrzelony spadał w kierunku Zabikowa. Z samolotu nik nie wyskoczył. Pozostali zebrał się w trójki i dwójki, obniżyli lot, ostrzeliwując z broni pokładowej ludzi będących na lotnisku. Według mnie były to samoloty He-111. Kosteckiego zaatakowały myśliwce z boku i z góry. Ich siła ognia była b. duża. Cały czas latali z dużą prędkością. Kostecki wycofał się z walki, a Jasiński z przewagą wysokości czekał z boku. Trzech Niemców zaatakowało Pudelewicza. Jasiński natychmiast zareagował i z boku, z góry oddaje serię strzałów. Dwoch Niemców rezygnuje z walki, a ten do którego strzelał Jasiński — leci w kierunku Sołacza. Mam wrażenie, że i ten został zestrzelony, bo obniżył lot bardzo szybko...

Widząc podchodzące P-11 do lądowania, wróciłem przed hangar. Po przykotowaniu samolotów, padł rozkaz ppor. Kosteckiego: lądować amunicję do k.m.ów, nie uzupełniać paliwa, załadować samochód i ludzi i wyjazd na lotnisko polowe...

Po południu, na zasadzkę koło Kalisza odlecieli 6 pilotów pod dowództwem kpt. F. Jastrzębskiego, a trzech rezerwowych pilotów zabrano się samochodem z brygadą obsługi. Byli to: dowódca zasadzki — kpt. F. Jastrzębski, ppor. H. Bibrowicz, pchor. pchor. W. Jaroszka,

K. Olewiński, J. Pudelewicz, S. Wapniarek; kpr. kpr. Wł. Chojnacki, W. Jasiński, Wł. Kuik. Z pozostałych pilotów jedynie kpr. K. Mazur był przydzielony do zasadzki Poznań-Wschód, gdzie dowódcą był kpt. J. Zaremba, dowodzący 131 eskadrą. W tym dniu — poza zwycięstwami ppor. Kosteckiego i kpr. Jasińskiego — nie odnotowano innych sukcesów pilotów III/3 dywizjonu. Stwierdzono niezbyt sprawną, a przede wszystkim powolną działalność okręgowej zbiornicy meldunkowej w Poznaniu, której napływające do dywizjonu meldunki o przelotach samolotów niemieckich były z reguły spóźnione. Dlatego też startujący z zasadzek myśliwcy przeważnie nie dochodzili do załóg Luftwaffe na odległość otwarcia ognia. Jak się później okazało, winą była w organizacji pracy zbiornicy, która była nastawiona przede wszystkim na alarmowanie Poznania, zamiast wprost z sieci obserwacyjno-meldunkowej do dywizjonu. Z konieczności naprowadzanie pilotów na samoloty wroga odbywało się przy pomocy radiostacji dywizjonowej i płacht.

2 WRZEŚNIA. Pilotów 132 eskadry odnieśli dalsze zwycięstwa powietrzne: zasadzka w Kaliszu zestrzeliła 3 bombowce Ju-86 atakujące miasto. Kpt. Jastrzębski, ppor. Bibrowicz i pchor. Pudelewicz zestrzelili każdy po samolocie.

3 WRZEŚNIA. Z rozkazu dowódcy dywizjonu 132 eskadra zorganizowała zasadzkę w Gnieźnie-Gębarkowie. Dowódcą zasadzki był ppor. P. Łuczynski, a pilotami: ppor. rez. J. Czachowski i Z. Rowiński (131 eskadra), pchor. J. Maliński i kpr. W. Jasiński. W ciągu dnia zwalczano przelatujące wyprawy bombowe Luftwaffe oraz samoloty rozpoznawcze. Z jednego spotkania i do tego zwycięskiego, zachował się meldunek pchor. Jana Malińskiego:

„...3.9.1939 wieczorem w rejonie na południowy wschód od m. Gębarkowo, po starcie do 3 Ju-86 zauważyliśmy grupę samolotów lecącą z tego samego kierunku od zachodu, przygotowaliśmy się więc na atak z przodu. Po paru minutach i zbli-

żeniu się do około 5 km zauważyliśmy, że jest to 12 He-111 i są sformowane schodami w górę w 4 kluczach. Żeby nie pozwolić się wykryć, lecieliśmy (ppor. Łuczynski, pchor. Maliński i kpr. Jasiński — przyp. J. P.) na wysokości pierwszego i najniższego klucza prowadzącego. Ppor. Łuczynski, kiedy byliśmy 2000 m od formacji, dał rozkaz strzelania „każdy na swoje” po minięciu zawrócił w górę... Serie trwały dość długo jak na atak czołowy. Po minięciu atakowanego klucza bombowców, otrzymaliśmy ogień od strzelców pokładowych, lecz bardzo rzadki i we wszystkich kierunkach.

Po wyjściu w górę i wykonaniu zawrotu znalazłem się na wysokości większej od ostatniego klucza Heinkli, ale również nieco z tyłu (500 m). Odległość ta zaczęła się raptownie powiększać, również zauważyłem palącego się bombowca nieprzyjaciela znacznie niżej od innych, który zmienił kierunek w stronę Gniezna, a którego atakowały nasze myśliwce. Dwa ostatnie klucze Heinkli kierowały się na południe, między którymi dzieliła mnie odległość już około 2 km. Natomiast inny (klucz — przyp. J. P.) w tym czasie skierował się na północ, kontynuując zakręt na zachód. Ten nieoczekiwany manewr dał mi szansę wykonania ataku, zaczynającego się od pozycji 90°, a skończonego poprzez lewoskrzydłowego do odległości kilkudziesięciu metrów, kiedy to zauważyłem znak na kadłubie: karowego asa. Po przejściu pod ogon amunicja mi się skończyła, a jedynym widocznym znakiem uszkodzenia przeciwnika był biały dym z całej połowy wewnętrznej krawędzi lewego skrzydła. Ataku nie ponawiałem, bo nie było czym i wróciłem do Gębarkowa...

Następnego dnia do eskadry przyjechał pewien pułkownik (nazwiska nie pamiętam... przypuszczalnie pracujący w sztabie Dowództwa Armii POZNAN w zaopatrzeniu lotnictwa), który powiedział, że He-111 ze znakiem karowy as wylądował na brzuchu w polu koło Kostrzyna, gesto postrzelony przez myśliwca, pytając się, kto do niego strzelał. Ponieważ w tym dniu nikt nie walczył w trój-

kacie Kostrzyn-Gniezno-Września, prosiłem o przyznanie mi tego samolotu jako zniszczonego...”

Dowódca dywizjonu zaliczył pchor. Malińskiego zestrzelenie 1 He-111. Także na innych zasadzkach myśliwcy ze 132 eskadry niszczyli samoloty nieprzyjacielskie. Kpr. Mazur wspólnie z pchor. Kabatem startując z zasadzki w Kobylimpolu (Poznań-Wschód) zestrzelili także 1 He-111. Tylko pilotom działającym z zasadzki w Kaliszu zabrakło w tym dniu sukcesów. Wieczorem odlecieli na lotnisko Kleczew, likwidując zasadzkę.

4 WRZEŚNIA. Nowe lądowisko w m. Gaj koło Witkowa nie miało dogodnych warunków dla zamaskowania samolotów i sprzętu dywizjonu, a zle dojazdy uniemożliwiły przesunięcie ciężkiego rzutu kołowego na nowe m.p. W związku z tym mjr Mümler przeniósł się w godzinach rannych wraz z dywizjonem na lotnisko Kleczew. Duże pole włotów, pobliski las, gdzie ukryto samoloty i samochody oraz dobre drogi dojazdowe dawały gwarancję bezpiecznej pracy bojowej. Jednak częste przeloty niemieckich samolotów zwiadowczych nad lotniskiem mogły doprowadzić do wykrycia i zniszczenia startujących samolotów III/3 dywizjonu. Ponadto w Kleczewie znajdowały się również inne jednostki lotnictwa Armii POZNAN. Dlatego też mjr Mümler nakazał likwidację postoju i odejście w godzinach przedwieczornych na lądowisko Babiak (15 km na pń. od Kola). W tym dniu piloci 132 eskadry odnieśli kolejne sukcesy: startując z zasadzki Gębarkowo ppor. Łuczynski zestrzelił Dorniera 17, a patrol kpt. Jastrzębskiego operujący z zasadzki koło Kalisza skutecznie przepędził samoloty Luftwaffe rozpoznające i bombardujące oddziały 25 Dywizji Piechoty.

5 WRZEŚNIA. Również i lądowisko Babiak, ze względu na swe usytuowanie w pobliżu skrzyżowań dróg komunikacyjnych oraz brak naturalnych warunków maskowania, nie nadawało się do wykorzystania przez III/3 dywizjon. W związku z tym mjr Mümler podjął decyzję przeniesienia się na lotnisko Osiek Mały, zaakceptowaną przez dowództwo. Przed południem odleciał rzut powietrzny. Przejazd rzutu kołowego utrudniały własne oddziały dokonujące przegrupowań i zmian stanowisk obronnych. Rozkaz dowódcy lotnictwa armijnego m.in. nakazywał zlikwidować zasadzkę pod Kaliszem oraz dokonać ochrony lotu rozpoznawczego załogi 34 eskadry rozpoznawczej. Zadanie wykonał kpt. Jastrzębski siłą posiadanych pilotów (łącznie 6 samolotów).

Przed wieczorem, już po wykonaniu wszystkich planowanych lotów, kiedy piloci i mechanicy przygotowali samoloty na dzień następny, nad Koło przyleciało kilka kluczy Heinkli 111. Piloci mający sprawne samoloty natychmiast wystartowali. Wraz z nimi poleciał na samolocie dowódcy dywizjonu pchor. Pudelewicz, który doszedł Niemców na skuteczną odległość i zestrzelił 1 He-111. W kilka godzin później pchor. Pudelewicz otrzymał w prezencie od mjr. Mümlera (który początkowo nie był zadowolony z użycia jego samolotu) pistolet jednego z załogi zestrzelonego Heinkla, która wyskoczyła ze spadochronami i dostała się w ręce polskie.¹

(c.d.n.)

¹ Roman Kowalski — relacja
² Jan Maliński, relacja-meldunek pilota o zestrzeleniu.

Najlepsza od pięciu lat polska spadochroniarka Krystyna Pączkowska z WKS Śląsk wygrała i tym razem, ale sukces nie przyszedł jej łatwo. Mocno po piętach deptała jej utalentowana, 25-letnia Lidia Wróblewska z Aeroklubu Gdańskiego. O sukcesie pani Krystyny zdecydowało zwycięstwo w akrobacji. Bardzo dobra w skokach celnościowych 26-letnia Irena Szewdek (1650 skoków) nie robi spodziewanych postępów w akrobacji. Zajęła jednak zdecydowanie 3 miejsce. Podział medali — jak w ubiegłorocznych mistrzostwach kraju. Pozostałe zawodniczki były — Anna Tarczoń z Aeroklubu Tatrzańskiego i Dorota Kuźma z Aeroklubu Warszawskiego.

Niespodzianką było natomiast mistrzostwo Polski Mariusza Puchały. Ten 25-letni obecnie zawodnik kilka lat temu uzyskiwał dobre rezultaty w mistrzostwach juniorów. Potem, w gronie seniorów, był mniej widoczny. W Kielcach wykazał dużą odporność psychiczną, skakał równo i pewnie, acz nie błyskawicznie. Po mistrzostwach serdecznie dziękował swemu obecnemu trenerowi, Ryszardowi Olszowemu. Puchała przeszedł do WKS Grunwald w ub. r. i zaczął trenować bardzo intensywnie. Wyniki okazały się nadspodziewane. Myślę, że jeśli nowy mistrz Polski nie spuści z tonu, może zająć daleko w sportowej rywalizacji. Wychowanek WKS Orleń ukończył WOSL w Dęblinie i jest podporucznikiem nawigatorem. Skacze od 1973, wykonał 2015 skoków. W rozmowie z nami cieszył się z sukcesu, na który nie liczył i zapewniał, że pragnie dalej skakać możliwie jak najbardziej skutecznie.

Wicemistrz Polski, blisko 30-letni

Włodzimierz Kowalaszek z WKS Zawisza, zdobywał już medale w mistrzostwach Polski juniorów i seniorów. Pozostawał jednak w cieniu najlepszych. Starszy sierżant, instruktor spadochronowy, skacze od 1971, wykonał 4025 skoków. Czuje się lepiej w skokach celnościowych. Jego klubowy kolega i rówieśnik, także starszy sierżant Marek Fotyga, (3460 skoków) zdobył w Kielcach brązowy medal. Od lat należy do ścisłej czołówki krajowej. I tym razem nie zszedł poniżej poziomu, jaki reprezentuje. Wychowanek Aeroklubu Gdańskiego, skacze od 1970. Był mistrz Armii Zaprzysiężonych, zdobył kilka medali w mistrzostwach Polski i ponad 20-krotnie reprezentował barwy narodowe. Znany jest zwłaszcza z dobrych wyników w akrobacji, chociaż i w skokach celnościowych potrafi uzyskać bardzo dobry wynik. Obaj podkreślali, że bardzo im się podobały innowacje regulaminowe. Przypomnijmy, iż polegają one na tym, że w każdej kolejności skaczą w odwrotnej kolejności aktualnie zajmowanych miejsc. Uatrakcyjniła to sportową rywalizację, tak zawodnikom jak kibicom.

Dwaj mistrzowie, ex aequo, juniorów, 23-latkowie Zdzisław Caban (930 skoków) i Roman Grudziński (1210 skoków) reprezentują WKS Śląsk. Pierwszy jest jednak wychowankiem Aeroklubu Częstochowskiego, a drugi — Aeroklubu Gliwickiego. Większe sukcesy odnosił ten drugi. Obaj mają świadomość, że jeszcze muszą się wiele nauczyć, by zdobyć miejsce w czołówce krajowej seniorów, o czym marzą. W Kielcach udowodnili, że są na dobrej drodze do osiągnięcia tego celu, chociaż czeka ich wiele pracy. 21-letni Marek Grobosz (785 skoków) z Aeroklubu ROW, pomimo iż skakał z kontuzjowaną nogą, sięg-

nał po brązowy medal. Potwierdził, że stać go na wiele.

W sumie mistrzostwa Polski w Kielcach były dobrym przeglądem stanu posiadania w naszym spadochroniarstwie sportowym. Wykazały sporo zalet, ale także niemało niedociągnięć, min. w przygotowaniu

zawodników. Potwierdziły, że w tej dyscyplinie potrzebna jest daleko większa niż dotąd pomoc (magnetydy, stypendia, warunki treningu, itp.). Dla reprezentantów kraju były pożyteczną próbą generalną przed mistrzostwami świata.

HENRYK KUCHARSKI

XXVIII SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA POLSKI Kielce o 22-29 lipca 1984

Miej- sce	Zawodnik - Zawodniczka	Klub - Aeroklub	Miejsce w konkurencjach skrobacji	celności	Punkty
KOBISTY					
1	Krystyna Pączkowska	WKS Śląsk	1	3	4
2	Lidia Wróblewska	A. Gdański	2	2	4
3	Irena Szewdek	A. ROW	4	1	5
4	Renata Gładysz	A. Wrocławski	3	7	10
5	Krystyna Skarżyska	A. Zagł. Miedz.	5	6	11
6	Anna Tarczoń	A. Tatrzański	7	5	12

Startowało 12 zawodniczek

MĘŻCZYZNI

1	Mariusz Puchała	WSK Grunwald	4	2-4	6
2	Włodzimierz Kowalaszek	WKS Zawisza	5	2-4	7
3	Marek Fotyga	WKS Zawisza	2	7	9
4	Tadeusz Winiarek	WKS Zawisza	12	2-4	14
5	Ireneusz Zalewski	WKS Śląsk	3	11-15	14
6	Andrzej Siwka	WKS Zawisza	14	1	15
7	Łukasz Pasał	WKS Wawel	7	8	15
8	Stanisław Barwik	WKS Zawisza	6	11-15	17
9	Józef Łuszczyński	WKS Wawel	1	18	19
10	Wiesław Skóra	WKS Zawisza	13	6	19
11	Andrzej Palenik	A. Tatrzański	11	10	21
12	Wiesław Guzik	WKS Wawel	17	5	22
13	Wojciech Łągar	WKS Śląsk	8	16-17	24
14	Stanisław Sodej	WKS Wawel	9	16-17	25
15	Mirosław Kapita	WKS Śląsk	16	11-15	27
16	Andrzej Mazur	A. Łubelski	22	11-15	33
17	Andrzej Buczkowski	WKS Śląsk	24	11-15	35
18	Krzysztof Kaczyński	WKS Wawel	27	9	36
19	Marek Szatko	WKS Śląsk	21	20	41
20	Bogdan Marszałek	WKS Wawel	10	32	42

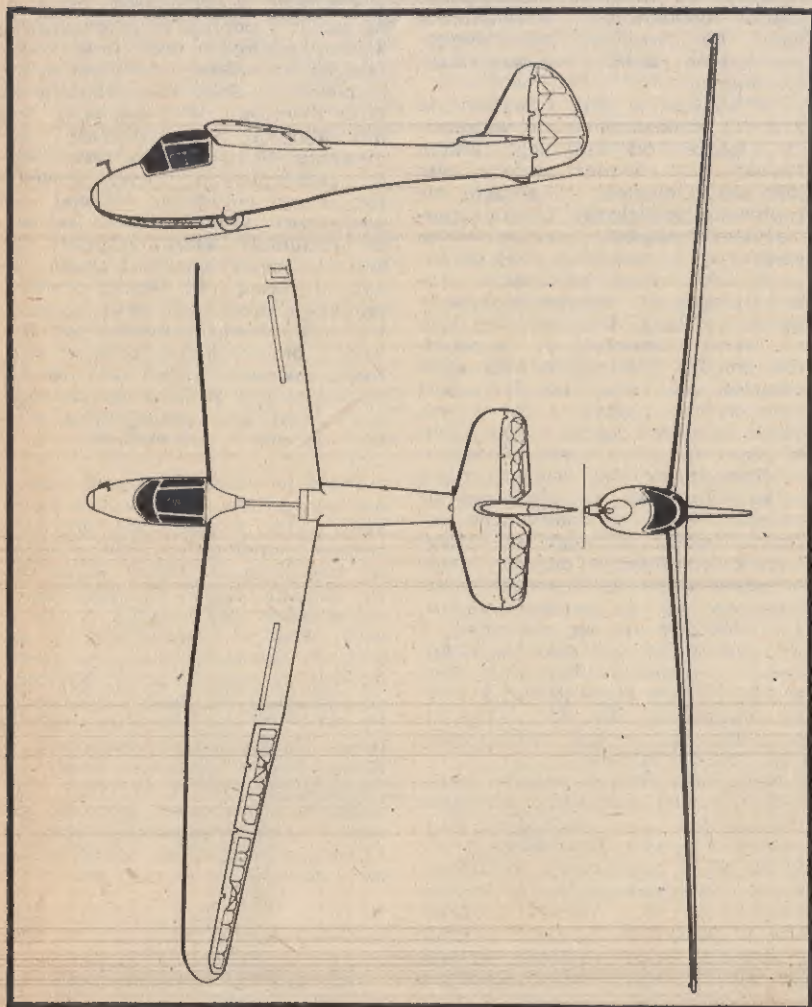
Startowało 39 zawodników

XXI SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA POLSKI JUNIORÓW

1-2	Zdzisław Caban	WKS Śląsk	4	5-6	9
1-2	Roman Grudziński	WKS Śląsk	5	4	9
3	Marek Grobosz	A. ROW	6	5-6	11
4	Mariusz Rybacki	WKS Zawisza	13	2	13
5	Grzegorz Krawczyk	A. Częstochowski	8	3	16
6	Marek Tarczykowski	WKS Zawisza	19	4	20
7	Wojciech Bronski	WKS Śląsk	3	20	23
8	Marcin Bielecki	A. Ziemi Piotrk.	16	7	23
9	Adam Chodorowski	WKS Grunwald	2	22	24
10	Józef Spieszny	A. Tatrzański	1	23	26

Startowało 45 zawodników

KONSTRUKCJE LOTNICZE PRL



SZYBOWIEC AKROBACYJNY IS-4 JASTRZĄB

Po opracowaniu szybowców IS-1 Sep. IS-2 Mucha oraz IS-3 ABC, podjęto w Instytucie Szybownictwa w Bielsku prace nad jednomiejscowym szybowcem specjalnie przeznaczonym do pełnej akrobacji, włącznie z odwrotną (piegową). W 1947 inż. Józef Nlespał opracował projekt wstępnego szybowca IS-4 Jastrząb, który powstał w okresie 1948-49. Prototyp oblatywano w 1949 pilot doświadczalny Piotr Mynarski. Pełny program zakładanych prób w akrobacji realizował pilot Tadeusz Góra, przy czym Jastrzębia wyholowywano przedwojennym (historycznym już) samolotem akrobacyjnym PWS-26, pilotowanym przez inż. Tadeusza Kostkę.

Konstruktor biorąc pod uwagę temperament naszych pilotów zdecydował się, by szybowiec mógł bezpiecznie wykonywać nie tylko pełną akrobację, lecz również lot nurkowy z prędkością równą wartości granicznej, wynikającej z aerodynamiki i masy szybowca (ok 500 km/h). Tak trudnych wymagań nie przyjęto ani w znanym niemieckim szybowcu akrobacyjnym Habicht (1936), ani też w 11 innych powojennych szybowcach zagranicznych. Z założeń powstał szybowiec o zwartej konstrukcji, bardzo sztywnej i wytrzymałej, lecz dość ciężki. W próbach statycznych nie udało się go polamać.

Konstrukcja drewniana. Płat pokryty sklejką. Lotki dwudzielne kryte płótnem, napędzane indywidualnie, wyważone masowo i aerodynamicznie. Dwa prototypy nie miały hamulców aerodynamicznych lecz wąskie klapy (10%) między kadłubem, a lotkami. Ponieważ nie spełniały one zadania, zrezygnowano z nich w drugim prototypie. Stery odciążone aerodynamicznie, ster wysokości z klapką. Kadłub półskorupowy z płozą przednią amortyzowaną dętką oraz tylną — krążkiem gumowym. W kabinie był bagażnik. Ciekawym urządzeniem był odwrócony o 180° zakrętnik elektryczny z chłodziwem poprzecznym, do wykorzystania w dłuższym locie odwróconym. Po próbach w latach 1950-51 wprowadzono szereg zmian podnoszących własności użytkowe, a w 1951 opracowano seryjnego Jastrzębia oblatanego w 1952. Otrzymał on płytowe hamulce aerodynamiczne, które transportowe i uchwyt w tyle kadłuba, wzmocniono też konstrukcję osłony i dodano pas kroczy w uprząży pilota. Produkcję seryjną prowadzono w latach 1952-1953 w Bielsku w IS (10 szybowców), a następnie w Krośnie (25). Wyeksportowano 1. Jastrzębia do NRD (1953) oraz 2 do Chińskiej Republiki Ludowej (1956). Przez ok. 20 lat Jastrzębie dobrze służyły aeroklubom. 2 szybowce seryjne znajdują się w Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie. Jastrząb uczestniczył też w filmie „Pierwszy start”.

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość 12 m, długość 6,3 m, wysokość — 1,4 m, pow. płata — 13,75 m². Masy: własna — 255 kg, całkowita max. — 340 kg. Osiągi: doskonałość — 19,6 przy prędkości 82 km/h, w locie odwróconym — 16 przy 105 km/h, min. opadanie — 1,08 m/s przy 73 km/h (przy 100 km/h — 1,6 m/s, przy 140 km/h — 3,63 m/s), dopuszczalna prędkość nurkowania — 450 km/h. Współczynniki obciążenia +7 i -4.



SAMOLOT AMFIBIA LAKE RENEGADE 250



Firma Lake Aircraft of Laconia (USA) opracowała kilka typów amfibii, jak np. 2-miejscową z silnikiem o mocy 113 kW w 1948, 4-miejscową z silnikiem 134 kW, która w 1970 otrzymała silnik Buccaneer 180 kW, a następnie śmigło rewersyjne jako EPR. Dalszy krok stanowi lekka amfibia Lake Renegade 250 o wydłużonym kadłubie z 6 miejscami. Prace rozpoczęto w 1981, zaś w 1983 przeprowadzono jej certyfikację wg przepisów FAR 23 — Amendment 23. Choć jest to zasadniczo samolot pasażerski, można w jego kabinie o długości 3,15 m umieścić nosze z chorym.

Amfibia jest wolnonośnym średniopłatem z prostokątnym obrysem skrzydła, bez skosu i ze znacznym wzniosem. Jest ono wyposażone w klapy i lotki. Usterzenie wysokości o obrysie prostokątnym, osadzone dość wysoko w stateczniku kierunku. Usterzenie kierunku o dużej powierzchni, zapewniającej zwrotność na wodzie, ma obrys trapezowy przechodzący w lemięsz na kadłubie. Dość wysoko nad kadłubem, na 2 wysięgnikach, usytuowany jest zespół napędowy złożony z tiokowego 6-cylindrowego silnika typu bokser Lycoming JO-540-C4B5 o mocy 187 kW i pchającego 3-łopatowego śmigła. Obudowa silnika i płasty śmigła ma kształt opływowy, z dużym otworem wlotowym powietrza z przodu. Strumień zaśmigłowy opływa prawie całe usterzenie kierunku i ok. 75% usterzenia wysokości, umieszczonego na wysokości osi napędu. W kadłubie są 3 pary podwójnych foteli. Bagażnik 91 kg. Kabina nakryta jest limuzyną dzieloną w płaszczyźnie symetrii samolotu, przy czym jej zespół boczny składa się z 2 części. Podwozie trójkołowe z przednim kołkiem, wciągane w locie w kadłub i w skrzydło. Dobrą pływerność zapewniają wyprofilowany spód kadłuba łodziowego ze stopniem (redanem) oraz pływakowe boczne stałe wsporniki skrzydła.

Samolot stosowany jest już na krótkich liniach dowozowych z lądu i morza. Nadaje się do poszukiwań i akcji ratowniczych. W rejonie Amazonki misjonarze używają go do komunikacji i transportu. Flota rybacka stosuje go do patrolowania i oznaczania ławie ryb. Służy też do patrolowania rzek i zapór oraz linii energetycznych. Cena bazowa samolotu bez owiewki i wyposażenia wynosi 161 000 dol. USA, lecz przewiduje się jej wzrost. Do końca 1984 ma być dostarczonych 13 egz. (K)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 11,58 m, długość — 8,59 m, wysokość — 3,05 m, pow. skrzydła — 15,79 m², wydłużenie — 8,5, Masy: własna — 839 kg, max. startowa — 1 383 kg, max. użyteczna — 544 kg, max. paliwa — 699 kg, Osiągi: pręd. kość przelotowa przy 75% mocy — 244 km/h, przeciągnięcia — 89 km/h, wznoszenia — 4,6 m/s, pułap praktyczny — 3 810 m, rozbieg z gruntu — 268 m, z wody — 380 m, dobieg na gruncie — 186 m, na wodzie 230 m, zasięg z max. paliwem — 1 760 km, max. czas lotu — 7,2 h.

SAMOLOT — CEL AS-292

Zdalnie sterowany bezzałogowy niemiecki cel. powietrzny konstrukcji dr. Fritza Gossau'a, kierownika działu studiów zakładów Argus (mało znany fakt: 9.11.1939 zgłosił propozycję budowy bomby latającej z napędem — prawozoru V-1). Prace nad nim trwały od 26.04.1937 przy współpracy Instytutu Szybownictwa DFS.

Pierwszy udany lot odbył się 14.07.1939, a 2.10.1939 mini-samolot posłużył do wykonania pierwszych zdjęć z powietrza w ośrodku doświadczalnym Luftwaffe w Rechlinie. Był on wyposażony w autopilota giroskopowego oraz 2 aparaty fotograficzne. Prototyp seryjny zbudowano w 1940—41 w zakładach Argus Motoren w Berlinie. Po długich próbach w 1942 i 1943 w szkole artylerii przeciwlotniczej w Rerik zamówionych zostało w zakładach Argus Motoren 1000 mini-samolotów As-292 oznaczonych przedtem jako „Zieldarstellungsgeraet 43”, albo MC-12.

Po II wojnie światowej zdobyte niemieckie mini-samoloty As-292 zostały wypróbowane w warszawskim Instytucie Lotnictwa. Stwierdzono, że nie odpowiadają wymaganiom szkolenia współczesnej obrony przeciwlotniczej.

Konstrukcja całkowicie metalowa z lekkich stopów. Podwozie dwukołowe. Silnik benzynowy Argus, dwusuwowy, o pojemności skokowej 70 cm³ i mocy 2,2 kW (3 KM). Śmigło dwułopatowe. Wytwornia Argus budowała małe silniki jednocyldrowe o pojemności 30—140 cm³. Silnik w As-292 był wyposażony w prądnicę zasilającą aparaturę zdalnego sterowania radiowego. Aparatura naziemna lampowa typu Lorenz Kiel-II, FuG-204 (MT-204). Pokładowa — lampowa Lorenz (MO-18), wielokanałowa m. cz., ukryta w długim cylindrze średnicy ok. 80 mm. Napęd sterów selenoidami.

Malowanie: cały mini-samolot w kolorze naturalnym metalu.

(W)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość 2,4 m, długość — 2,3 m, powierzchnia płata — 1,2 m². Masy: masa całkowita — 27 kg. Osiągi: prędkość lotu — 100 km/h. Na zdjęciach: As-292 i szczegół zespołu napędowego.



STABILIZACJA I JEJ PROBLEMY



Gen. bryg. pil. Aleksander Romeyko, dowódca Wojsk Lotniczych od 1947. Z prawej: Szef sztabu generalnego Wojska Polskiego, gen. broni Władysław Korczyński, przekazuje sztandar dowódcy 6 pilsz mjr. pil. Janowi Raczkowskiemu. Zdjęcia: Archiwum.

niczej w lotnictwie był kontynuowany. Aby zachować ciągłość i poziom szkolenia lotniczego oraz prężność eksploatacji sprzętu, zachowano część radzieckich specjalistów przenosząc ich na stanowiska doradców.

Porządkowano również i inne sprawy lotnicze. W 1946 przywrócono dawne polskie odznaki lotniczych specjalności, w tym odznaki pilota i nawigatora wojskowego, technika i mechanika lotniczego oraz strzelców pokładowych. W 1947 przywrócono dawne, stalowe w kolorze i poprzednim kroju umundurowanie lotnicze. Dotychczas umundurowanie, zarówno w kroju jak i w kolorze było różne, chociaż starano się o jednolitość, nie pozwalała na to jednak sytuacja ekonomiczna kraju. Chociaż i teraz na pełne umundurowanie nowego wzoru trzeba było jeszcze poczekać, niemniej powrót do tradycji był czynnikiem konsolidacji lotnictwa, potwierdzał ciągłość jego historii i tradycji.

Wiosna 1947 przyniosła także wielką powódź. Na Wiśle powstawały zatory lodowe, które zrywały mosty, w większości drewniane, przewidywanie odbudowywane po zniszczeniach wojennych; przerwanie wałów ochronnych rzek powodowało zalewanie łąk i pól. W zwalczaniu powodzi i jej skutków aktywnie uczestniczyło lotnictwo. Wykonywano różne zadania, poczynając od lotów rozpoznawczych, bombardowania tworzących się zatorów, wreszcie do dostarczania żywności dla ludzi i paszy dla zwierząt na terenach objętych powodzią. Zaangażowano znaczne siły lotnictwa, przy czym lotnictwo szturmowe i bombowe usiłowało bombami niszczyć zatory, by umożliwić spływ kry i wody. Zatorów na Wiśle tworzyło się wiele, zwłaszcza na trasie od Solca po Toruń. Na przykład 19 marca samoloty 20 razy startowały na niszczenie zatorów. Dramatyczna sytuacja powstała zwłaszcza na północ od Warszawy. Tam właśnie lotnictwo zrzuciło dla powodzian około 10 ton żywności i 6 ton paszy dla zwierząt. 30 marca w rejonie Stanisławowa k. Leoncina por. Tadeusz Litwiński z OSL wykonał skok spadochronowy z rekordowo małej wysokości 120 m. Udział wojska i lotnictwa w zwalczaniu tej powodzi przyczynił się do pogłębienia więzi wojska ze społeczeństwem,



a widomym tego dowodem były sztandary fundowane przez społeczeństwo licznym jednostkom, w tym i lotniczym. Od robotników Łodzi i okolic otrzymał sztandar z 5 pilsz, dla Technicznej Szkoły Lotniczej w Boernerowie ufundowały sztandar organizacje młodzieżowe województwa warszawskiego. W roku następnym społeczeństwo Tomaszowa Mazowieckiego wręczyło sztandar dla 6 pilsz, wcześniej jeszcze, bo w 1946, społeczeństwo Łęczycy przygotowało sztandar dla 7 pilsz, a Bydgoszczy dla 4 pilsz.

W okresie tym dokonywano korekty w bazowaniu poszczególnych pułków lotniczych, przy czym uwzględniano tu problemy tradycji. 1 pilm znalazł się w pobliżu stolicy w Nowym Dworze; 2 pilm pozostał w Krakowie; 4 pilsz bazował w Bydgoszczy, co nawiązywało do toruńskiej tradycji 4 pi, z okresu przedwojennego do Elbląga, rejonu osiedlenia ludności z Wileńszczyzny, skierowano 5 pilsz, a do Wrocławia, miejsca osiedlenia się mieszkańców Lwowa — 6 pilsz. Do Poznania natomiast skierowano 7 pilsz, dowodził nim pik pil. Wiktor Pniewski, znany w Poznaniu z tego, że w styczniu 1919 był jednym z organizatorów szturmów na Ławicę i pierwszym polskim jej komendantem; później przez szereg lat pełnił w Ławicy służbę w 3 pi, by teraz powrócić znowu do stolicy Wielkopolski, jako dowódca pułku ludowego Lotnictwa Polskiego. W czasie II wojny światowej pik Pniewski pełnił służbę na różnych stanowiskach w PSP na Zachodzie, a po powrocie do kraju wstąpił do służby w ludowym lotnictwie.

Z roku 1947 wypadła odnotować pewne fakty z działalności szkół lotniczych. Ustalono wówczas nowe ich nazwy: Oficerska Szkoła Lotnicza w Dęblinie (OSL) oraz Techniczna Szkoła Lotnicza w Boernerowie (TSL). W obu szkołach odbyły się promocje, przy czym w OSL w maju promowano 33 pilotów, a w uroczystości wziął udział prezydent Bolesław Bierut i marszałek Polski Michał Rola-Zymierski, natomiast w grudniu 134 absolwentów, w tym 100 pilotów promował generał Władysław Korczyński. W TSL wyszkolono i skierowano do jednostek 121 oficerów, specjalistów technicznych. W OSL na specjalnym kursie przygotowywano dla lotnictwa oficerów, dowódców pułków i szefów sztabów; specjalistów na stanowiska inżynierów pułków szkolono w TSL, a wykładowców w obu szkołach. W tym też roku do służby w lotnictwie wojskowym przyjęto 34 oficerów z PSP na Zachodzie. W ten sposób liczba specjalistów przyjętych do służby w ludowym lotnictwie, a wywodzących się z lotnictwa przedwojennego i PSP, przekroczyła 200 osób.

Szkolenie lotnicze toczyło się normalnym trybem, lecz zaczął już występować „kryzys sprzętowy”. Stary, jeszcze wojenny sprzęt zużył się, narastało zagrożenie wypadkami lotniczymi, a na personel techniczny spadł trudny obowiązek utrzymania sprzętu w stałej sprawności. Nie zawsze się to udawało, na ponad 600 posiadanych maszyn około jedna trzecia znajdowała się w naprawach. Dostawy nowych samolotów poprawiły nieco sytuację. Zakupiono myśliwce Jak-9P, kilkanaście nowych Il-2, w roku następnym przewidywano dostawę Il-10, a później bombowych Tu-2. Sprawa zakupu samolotów odrzutowych przesunęła się na dalsze lata. Dla ratowania sytuacji usprawniono remonty samolotów, posługując się przy tym m.in. wykorzystaniem podzespołów i agregatów uzyskanych z maszyn podlegających kasacji. Wiele inicjatyw wykazywał też personel techniczny jednostek. W rozwiązywaniu spraw sprzętowych, zwłaszcza samolotów szkolnych, sięgnięto po możliwości odbudowującego się przemysłu lotniczego. W 1948 oblatano prototyp samolotu Junak, konstrukcji zespołu inż. Tadeusza Sołtyka, jednocześnie przygotowywano produkcję Po-2 z licencji, pod nazwą CSS-13. Działalność ta przyniosła widoczne efekty dopiero w latach następnych.

Pik dr ZYGMUNT BUŁZACKI

Z areny gladiatorów

DOKOŃCZENIE ZE STR. 5

myślę, że staruszka ma jakieś pięć miliardów lat, to Hitler, Attyla i Dżingis-chan schodzą do roli obląkańców, a cała ludzkość jest jak horda lemingów gnająca na oślep przed siebie.

Wyciągam się na całą długość i patrzę na niebo. Jest piękne i słodkie spokojem. Kojące jak zacisz domowej strzechy. Dalekie obłoki

układają się w pasma górskie. Trudno wyobrazić sobie, że chwilę temu to niebo i te obłoki były wroga otchłania, gdzie czała się śmierć.

Czuje wilgoć w prawym bucie. Zmuszam się do pozycji siedzącej. Skarpetka i but mokre od krwi. Kombinezon nad prawym udem ma dziurę, gdzie coś wleciało. Odnajduję miejsce, które jest bolesne i spuchnięte. Ściągam z siebie kombinezon i rozpinam spodnie. Rana jest

nieduża i już zamykająca się; nie mam trudności w poruszaniu nogą.

Patrzę na samolot. Przedmiot mojej dumy i Borysewicz, wychuchany, nieposzlakowany czysty, jest pobrużdżony i posiekany kulami. Lewe skrzydło i kadłub zięją dużymi dziurami, gdzie weszły pociski dwudziestomilimetrowe. Czarny, lśniący wąż oliwy wypelza spod okapotowania i plugawi zieloność konicznej. Mdlą woni benzyny i przepalanej gumy paruje od samolotu. Wstaję i kuśtykam w pole, by być dalej od tego swądu, co mówi o ruinie stalowego organizmu.

Cisza jest głęboka jak wieczność. Lekka bryza muska liście koniczyzny i dmucha w moją twarz. Będę mu-

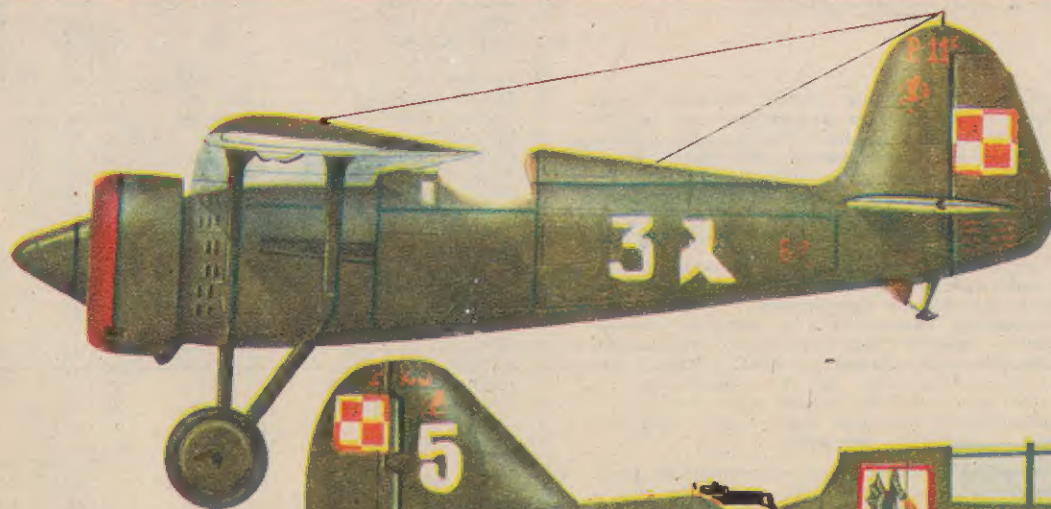
siał iść i szukać jakiejś pomocy, lecz teraz nie chcę myśleć o tym. Chcę leżeć na wznak, czuć ziemię pod plecami, czuć wiatr, co suszy moje włosy. Chcę wdychać świeżość młodej koniczyzny i zapomnieć o walce. To jest wojna... wojna, myślę.

Moje ciało już należy do życia, już jest na drodze do odzyskania sił, lecz wydaje mi się, że składa się ono z przypadkowego konglomeratu odrębnych cząstek, z których każda jest nastrojona na inną nutę.

Nagły ponury grzmot toczy się powietrzem z kierunku Warszawy. Pewnie bomba z opóźniającym zapalnikiem.

Wojna.

STEFAN ŁASZKIEWICZ

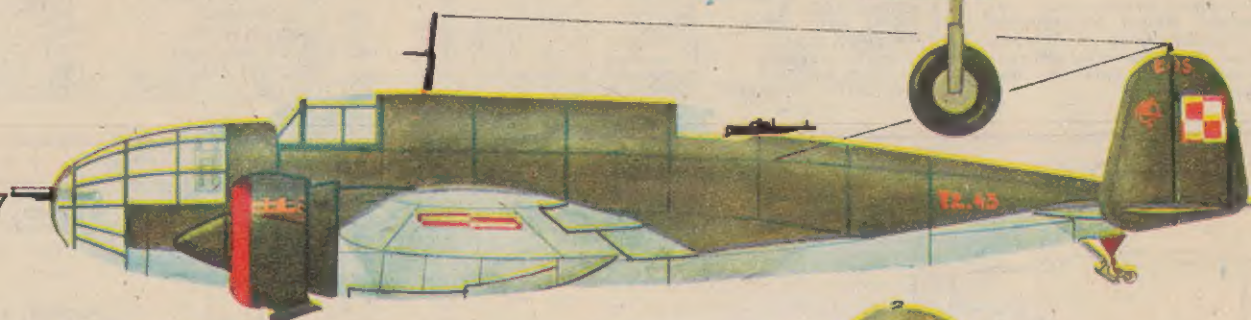


PZL P-11C

PZL P-23B



PZL-37

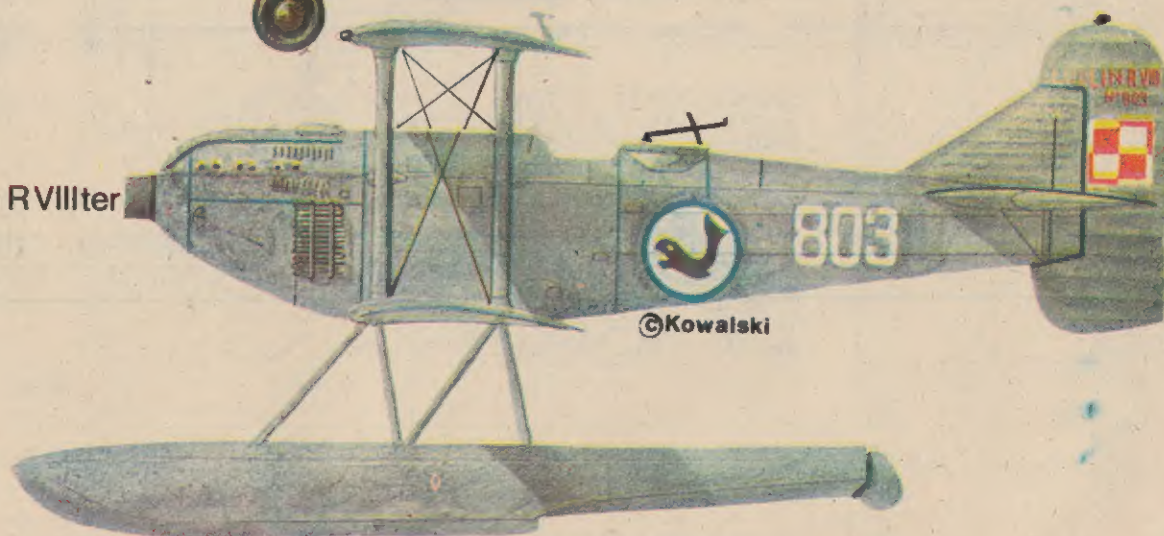


Lublin RXIId

R.W.D.8



Lublin RVIIIter



©Kowalski

**MISTRZOSTWA POLSKI JUNIORÓW ORAZ II MIĘDZYNARODOWE
ZAWODY MODELI HAŁOWYCH FAI-F1D**

Zawody odbyły się 28.06.—1.07.1984, zgodnie z międzynarodowym kalendarzem imprez, w Hall Ludowej we Wrocławiu. Impreza wypadła okazale — tego jeszcze nie było — mówili zawodnicy z 9 krajów (Belgia, Czechosłowacja, Dania, Jugosławia, Rumunia, RFN, Węgry, USA, Polska) obserwując zmagania zawodników, poziom imprezy i jej rangę z racji uczestniczenia wielu byłych mistrzów i "wice-mistrzów świata oraz aktualnego mistrza świata FID Aurela Morara z Rumunii. Był to wynik wspólnego wysiłku pracowników etapowych Aeroklubu Wrocławskiego i społecznie pracujących modelarzy oraz instruktorów z Modelarskich Klubów Lotniczych MDK im. M. Kopernika, Szkoły Podstawowej nr 13 im. J. Gagarina i „OLD BOY”.

W hali znalazły się flagi wszystkich państw biorących udział w imprezie oraz emblematy APRIL, FAI i znaki zawodów, splendoru dekoracji dodawała wystawa fotografów Krzysztofa Suchara pokazująca w kolorze międzynarodowe zawody modeli F1A, B, C rozegrane w Lesznie w 1983.

Zawody przebiegały w atmosferze walki sportowej. Do ostatniej sekundy walczone o najlepsze wyniki. Komisja sportowa, klero-

wana przez Stefana Piotra Bombola, miała sporo pracy mierzając półgodzinne loty modeli. Po trzech dniach walki (3 kolejkі lotów dziennie po 4 h każda) wyłoniono zwycięzców. Tablica przedstawia obraz zawodów (głazdkami zaznaczono mistrzów świata). Szeroko też wymieniano doświadczenia dyskutując do białego rana i wykorzystując nocne na treningi w hali.

Na zakończenie wręczono nagrody, medale, plakietki, dyplomy oraz uhonorowano wszystkich zawodników upominkami — linorytami i dyplomami uczestnictwa w imprezie. Fundatorami nagród byli: Aeroklub Wrocławski, „Włeczőr Wrocławia”, MKL MDK, im. M. Kopernika, MKL SP 15 z Wrocławia. TV i PR oraz dzienniki wrocławskie szeroko informowały o bieżących kolorowych — jak motyle — modelach, halowych.

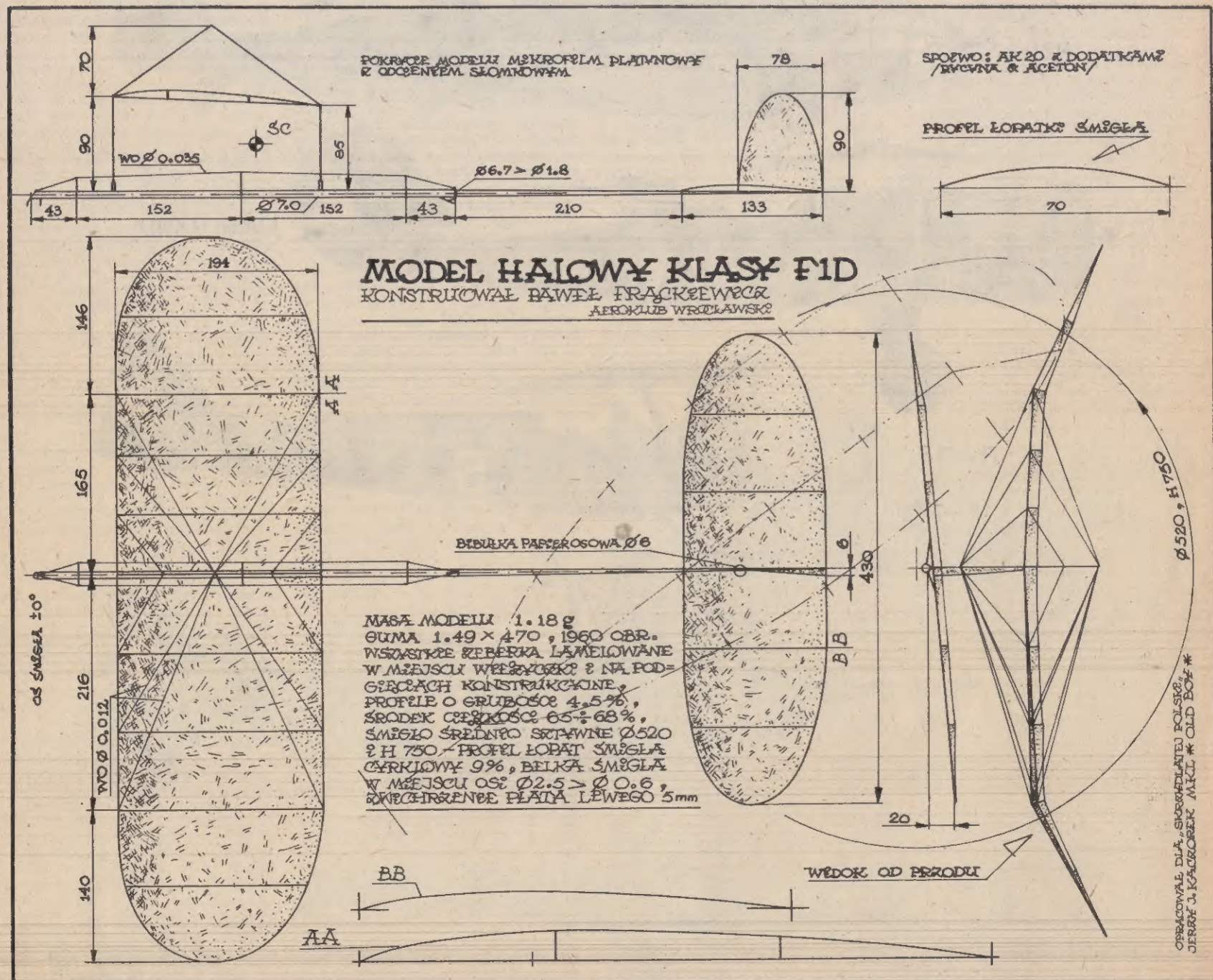
Imprezę zakończono życząc wszystkim rychłego spotkania za dwa lata na podobnych zawodach, a za cztery (w 1988) na mistrzostwach świata, które Wrocław zamierza zorganizować.

JERZY J. KACZOREK

1	JAROSŁAW SERGIO	BYDGOSZCZ	22	09	22	43	51
2	ROBERT MAGNUSZKIEWICZ	PORNAN	23	47	22	47	46
3	WYCIŁŁ KARP	PORNAN	21	54	23	01	44
4	DARIUSZ PEAKRZEWICZ	BYDGOSZCZ	22	51	21	41	44
5	MAREK ANIOŁA	PORNAN	22	24	20	07	42
6	RAPAL MACKOWIAK	PORNAN	20	28	20	18	40
7	WIESŁAW BEJAŁ	BYDGOSZCZ	18	17	21	20	39
8	WODZIECH FIEŚLER	BYDGOSZCZ	16	55	18	57	35
9	TOMASZ RYŚKO	BYDGOSZCZ	16	05	16	28	32
10	ARNAUDUSZ JEDERSKI	BYDGOSZCZ	14	22	17	15	31

ZAWODKI MEDYANARODOWE						
*	1	AUREL POPA	RUMUNIA	34 : 36	32 : 32	67 : 08
	2	MEKLOS KEMENY	WEGRY	32 : 38	30 : 14	62 : 52
*	3	BUD ROMAK	USA	31 : 08	30 : 02	61 : 10
	4	EDWARD CZAPAJA	POLSKA	31 : 35	29 : 34	61 : 09
	5	ANDRAS REZ	WEGRY	30 : 30	30 : 18	60 : 48
	6	DEKSO ORSOVAI	WEGRY	31 : 03	29 : 42	60 : 45
	7	ANTAL EGRE	WEGRY	29 : 56	29 : 57	59 : 53
	8	HELMUT JAKOB	R.F.N	31 : 34	28 : 09	59 : 43
	9	BAWEŁ FRACKIEWICZ	POLSKA	28 : 31	31 : 04	59 : 35
	10	WERNER NEPTSCH	R.F.N	31 : 30	27 : 11	58 : 41
	11	WACLAW WALEK	CSSR	33 : 40	24 : 15	57 : 55
	12	REBINEW SZYMANSKI	POLSKA	28 : 56	28 : 50	57 : 46
*	13	GELWSTER KIJAWA	POLSKA	27 : 56	29 : 01	56 : 57
	14	JOS MELES	BELGIA	31 : 10	25 : 25	56 : 35
	15	OTON VEJUNSEK	JUGOSLAWIA	29 : 25	26 : 43	56 : 31
	16	KAREL BRANDEIS	CSSR	27 : 21	28 : 10	55 : 31
*	17	AUREL MORAR	RUMUNIA	27 : 48	27 : 38	55 : 26
	18	JORGEN KORSGAARD	DANIA	28 : 00	27 : 10	55 : 10
*	19	RYSHARD GRECHOWSKI	POLSKA	27 : 43	26 : 28	54 : 11
	20	MELAN MASINAK	JUGOSLAWIA	26 : 42	27 : 03	53 : 46
	21	PRZEMISLAW BIEWEC	POLSKA	25 : 16	27 : 41	52 : 57
	22	STANESLAW SPERKO	POLSKA	26 : 52	25 : 40	52 : 38
	23	JAN DEHM	POLSKA	24 : 18	27 : 49	52 : 07
	24	HUGO ERNST	DANIA	24 : 41	26 : 43	51 : 24
	25	MICHAEL TEUT	RUMUNIA	27 : 20	23 : 45	51 : 05
*	26	NYCU BEZMAN	RUMUNIA	26 : 10	24 : 48	50 : 58
	27	JERZY MAGNUSZKIEWICZ	POLSKA	25 : 22	24 : 09	49 : 31
	28	CORNEL MANGALEA	RUMUNIA	25 : 25	23 : 53	49 : 18
	29	KLAUS NOTTEL MANN	R.F.N	24 : 03	24 : 16	48 : 19
	30	MATEAS PRAPROTNEK	JUGOSLAWIA	24 : 11	24 : 02	48 : 13
	31	JORZ KAPUSNIAK	POLSKA	23 : 25	24 : 42	48 : 07
	32	PETRU FLORBA	RUMUNIA	23 : 56	23 : 39	47 : 35
	33	EWAN FURAN	JUGOSLAWIA	22 : 47	24 : 28	47 : 15
	34	MARLISZ WRONA	POLSKA	22 : 55	24 : 06	47 : 01
	35	BETOK SZAGAR	JUGOSLAWIA	22 : 22	24 : 00	46 : 22
	36	LEOPOLD WALEK	CSSR	21 : 33	24 : 14	45 : 47
	37	JORZ WLOTOWSKI	POLSKA	23 : 28	17 : 39	41 : 07
	38	WLODZIMIERZ PAWISZ	POLSKA	15 : 15	25 : 05	40 : 20
	39	JACOLAW SPERKO	POLSKA	20 : 43	18 : 33	39 : 16
	40	STANESLAW GARLECKI	POLSKA	25 : 41	12 : 40	38 : 21
	41	RYSHARD MAJEWSKI	POLSKA	17 : 00	18 : 45	35 : 45
	42	TOMASZ SOBCHAK	POLSKA	12 : 07	16 : 58	29 : 05

Model, którego plan publikujemy poniżej, skonstruował Paweł Frackiewicz z Aeroklubu Wrocławskiego (9 miejsce w II MZMH FAI FID), zaś dla „Skrzydlatej Polski” opracował Jerzy J. Kaczorek z MKL Old Boy.



PROSTE OBOWIĄZKI

Chcemy napisać o sprawie, którą oceniamy jako ważną. Oto informacja: Nasz 17-letni Czytelnik, Tomasz Gęborek z Sosnowca, ul. Gagarina 22/12 zamlowiony modelarz, postanowił nawiązać poprzez Iskłę kontakt z modelarzem czechosłowackim. Początek był dobry: Tomasz napisał do Jaromira z Kladna i uzgodnił warunki wymiany modeli plastikowych i materiałów z dziedziny lotnictwa. Do Jaromira posłał z Polski paczkę zawierającą dwa modele Łosia, po jednym P-11c, RWD-14, Jak-1 oraz egzemplarze TBIU z planami Tu-2 i Alracobry.

Po otrzymaniu odpowiedzi, w której Jaromir potwierdził odbiór paczki, Tomasz wysłał do Kladna następną paczkę, zawierającą TBIU i trzy książki: „Samoloty RWD” o „Wojnę powietrzną w Europie” oraz „Budowa plastikowych modeli samolotów”. W kilka dni później — Tomasz otrzymał z Kladna paczkę z trzema modelami, czterema numerami „Letectvi-kosmonautika” i pierwszym numerem „Stavime plastikowe modely”. Jaromir pisał o dalszej wymianie, proponował „L-k” w zamian za „Skrzydlatą” itd. Nic jeszcze nie zapowiadało dziwnego końca.

Po ostatniej przesyłce z książkami, z Polski — Jaromir nie odpowiedział. Tomasz napisał dwa listy z prośbą o wyjaśnienie, lecz niczego to nie zmieniło. Od tamtego czasu minął przeszło rok. Tomasz powoli zapomniał o doznany zawadzie i... zapomniał do tego stopnia, że znów odpisał na ogłoszenie z Czechosłowacji, zamieszczone w Iskry. Zaczął korespondować z 42-letnim modelarzem z Příboru. Wacław prosił o przysłanie mu polskich modeli (1:72) oraz TBIU. Prosił, między innymi, o Łosia.

Tomek bardzo się ucieszył, gdyż miał akurat ten model (a był to okres, gdy cena gniezdowa dochodziła do 4500 zł) i wysłał go z wielką dumą, może dlatego, że — jak sam pisze do nas — „jest to naprawdę udany model rodzimej produkcji”. Przysyłka była więc niejako wizytówką naszych możliwości w tej dziedzinie. Nie czułem się jak

kopciuszek wobec zagranicznego kolegi. Uważałem, że Łoś będzie moim mocnym atutem w wymianie”. Oprocz Łosia Tomek posłał do Příboru model P-11c oraz TBIU (Defiant). Wszystko to działo się w marcu br.

Jaki skutek? Do tej pory Tomasz nie dostał żadnej odpowiedzi. Pozwolicie, drodzy Czytelnicy, że komentarz na temat tej sprawy wypowie sam Tomasz. Uważamy, że jest bardzo trafny:

„Nie wiem, co mam o tym myśleć. Czyżbym miał aż tak wielkiego pecha, że trafiał ciągle na nieuczciwych ludzi? Nie chciałbym w to wierzyć. Ale jak to sobie inaczej wytłumaczyć? Naprawdę nie chodzi mi o pieniądze, które straciłem na zakup i wysyłkę modeli (100% cla). Według mnie problem jest bardziej złożony, gdyż wymiana czegośkolwiek z kolegami z zagranicy jest dowodem jakiegoś sympatii, czy może więzi łączącej nas wszystkich, mimo że dzielą nas setki czy tysiące kilometrów odległości. Nie mam urazy ani do Jaromira, ani do Wacława, lecz uważam, że takie postępowanie do niczego nie prowadzi”.

Sądzimy, że to, co napisał Tomasz, jest wyrazem rzeczywistej szlachetności, prostolinijności, uczciwego charakteru. Zestawmy bowiem dwie strony: jedna — to gest (szczodrość), solidność, serdeczność, druga — (lepiej nie nazywać po imieniu, bo wielki wstyd).

Być może Jaromir i Wacław przeczytają niniejszy felieton i zdobędą się na wytłumaczenie Tomaszowi ze swego postępowania. Cokolwiek by tam u nich nie było: choroba, kłopoty, niezawinione trudności, to obowiązek obu było napisać do polskiego kolegi. Wówczas sprawa przedstawiałaby się nieco inaczej, lepiej.

Tomasza serdecznie pozdrawiamy i życzymy pomyślnego rozstrzygnięcia tego wezła. Niestety, ludzie zapomnieli o takim starym, dobrym prawie życiowym: Noblesse oblige. Na polski można to przetłumaczyć: Szlachetność obowiązuje. Tak jak i uczciwość. (2)

ta była piątą lotniczą ekspozycją. Fakt ten odnotowany został przychylnie przez lokalną prasę, akwarele zaś są autor-niejsze podpisane.

Z pozdrowieniami dla „Skrzydlatej”
Zenon Pecko

KLUB ISKRA

Daniel Lachman, ul. Złoczenia 4/13, 01-168 Warszawa, poszukuje czasopism „Air International”, wydawnictw „Profile” oraz modeli plastikowych firm zachodnich, które wymieni na egzemplarze „Małego Modelarza”: 9/60, 4, 9/61, 7/63, 7, 9/65, 10/66, 4, 10/67, 7-8, 11, 12/68 i wiele innych. Interesują go również egzemplarze pism „Air Enthusiast” i „Koku-Fan”. Prosi o załączenie znaczka na odpowiedź.

Tomasz Dziabór, ul. ZWM 37 m 99, 42-200 Częstochowa, poszukuje: „Polskie samoloty wojskowe” — tomy 1, 2 i 3, „Plany Modelarskie” z samolotem Tempest, dokładnych planów samolotów Hellcat, Thunderbolt, Sea Venom i innych, modeli w skali 1:72, zachodnich czasopism lotniczych. W zamian oferuje: „Encyklopedia dla wszystkich: Lotnictwo”, plany P-38 Lightning, Mustang, modele 1:72 F4V-1 Corsair, TS-11 Iskra, Łoś, Jak-15, Karaś. Wymieni „Plany Modelarskie” z Orkanem na „Plany Modelarskie” ze Spitfire.

Jacek Bareja, ul. Młynarska 13/36, 08-110 Siedlce, ma do odstąpienia około 40 numerów TBIU, I i II tom powieści „Kryzysy”, schemat ideowy radioodbiornika „Ewa”, płytę Republiki „Nowe sytuacje”, Oddziału Zamkniętego — „Oddział Zamknięty”, komiks „Pilot śmigłowca”, książki z serii „Miniatury Lotnicze”, numery „Małego Modelarza”: 5/78, 6, 8, 9, 10, 11/83 oraz „Plany Modelarskie” nr 98 (samolot Jak-11). Korespondencja po załączeniu znaczka.

Adam Witke, Hanulin, 63-606 Kępno, woj. kaliskie, poszukuje książek dla początkujących o budowaniu modeli redukcyjnych. W zamian oferuje książki: „Impresje lotnicze” i „Bilskie i dalekie trasy”, obłą z serii Miniatur Lotniczych.

Andrzej Popowicz, ul. A. Polewki 10/6, Biedrzyce, 31-631 Kraków, poszukuje numeru 1/58 „Małego Modelarza” (modele sylwetkowe). W zamian oferuje numery „Małego Modelarza”: 3, 6, 11/58, 3, 11/60, 1, 5, 9, 12/61, 7, 10, 11, 12/63, 1, 2, 4, 6, 8, 11, 12/64, 3, 4, 11, 12/65, i wszystkie pozostałe oraz wiele numerów TBIU, Letectvi-kosmonautika, „Modelarz”, „Plany Modelarskie”, pozycje z Biblioteczki Skrzydlatej Polski, numery „Skrzydlatej Polski” itd. Ponadto nawiąże korespondencję z modelarzem o podobnych zainteresowaniach.

Ryszard Kwas, ul. Startowa 238/15, 60-461 Gdańsk, odstąpi dużą liczbę numerów „Skrzydlatej Polski” i „Modelarza” z lat 1977—1983. Prosi o załączenie znaczka pocztowego.

Tomasz Husarz, ul. Dzierżyńskiego 9/14, 37-700 Puzosy, poszukuje planów modelarskich samolotów Przyszłości, DHC 1B Chipmunk oraz książek „Projektowanie i budowa modeli śmigłowców” — B. Spundy i książki o silnikach pulsacyjnych. W zamian odda „Plany Modelarskie” nr 57, 103, 115 oraz numer „Małego Modelarza” 1-2/76 (pancernik Rodney), „Modelarza”, numery „Skrzydlatej Polski” od roku 1978 jak również książki modelarskie. Wymiana do uzgodnienia. Może też oddać za te poszukiwane pozycje niesklejone modele Łosia w skali 1:72.

Artur Pijanowski, ul. Świerczewskiego 32c/4, 18-400 Łomża, odstąpi egzemplarz „Małego Technika” 3-4/61, „Kaleidoskopu Techniki” nr nr 7, 12/80, 1-4, 5, 6, 9/82, „ABC Techniki” 1-2/82, „Alfy” 5, 6, „Modelarza” 8/80, dwa tomiki „Sensacji XX wieku”, „Złote Tygrysy” 9, 12/82. Posiada także ponad 40 komiksów. W zamian chciałby otrzymać książki: „Samoloty na których walczyli Polacy”, „Samoloty myśliwskie w lotnictwie polskim”, „Samoloty szturmowe i bombowe w lotnictwie polskim” lub trzy części „Polskich samolotów wojskowych”, ewentualnie numery „Małego Modelarza” z planami okrętów i czołgów z II wojny światowej.

Bogdan Braniwski, ul. Targowa 3, 09-100 Płońsk, wymieni modele FROG-NOVO (Phantom F4K, Beaufighter Mk XXI, P-38 J/L Lightning, P-47-023. Tempest Mk V, Vengeance, Spitfire VIII-IX, F4V-1 Corsair, SEPECAT Jaguar, F6F3 Hellcat, Hunter F6A9, A.W. Whitley, P-61 Black Widow, Lynx, DH-83 Comet, Gipsy Moth, Supermarine 6SB, MS-406 i inne modele samolotów w skali 1:72, kalkomanie ESCI, „Plany Modelarskie”, farby Humbrol, TBIU.

Marek Lebedzielewicz, ul. Grodzka 24, 16-010 Wasilków, woj. białostockie, poszukuje zeszytów „Małego Modelarza” z numerami: 2/59, 1/70, 3/61, 5/67, 9/73, 1/62, 7/63, 2/64, 7/65, 1/66, 11/67, 2, 7-8/68, 3, 8, 11/71, 7, 10/72, 4, 10/75, 7/76. W zamian proponuje „Letectvi-kosmonautika” z lat 1983-84, rocznik „Skrzydlatej Polski” 1980-84, „Plany Modelarskie” La-5, Spitfire, Typhoon, PZL P-11c, zagraniczne plakaty o tematyce wojskowej, a także wiele pozycji książkowych. Wykaz na życzenie, po załączeniu znaczka.

Tomasz Adamiec, ul. Grunwaldzka 4, 62-500 Kalisz, poszukuje TBIU nr 17, 19, 25, 41, 55, pozycje z Biblioteczki Skrzydlatej Polski: 2, 3 i 4, tomów I-III A. Morgala, tomów I-IV „Wojskowa lotnictwa”, „Polski samolot i barwa”, J. Kolińskiego „Ludowe lotnictwo polskie”. W zamian oferuje TBIU, pozycje z Biblioteczki Skrzydlatej Polski, książki lotnicze, zeszyty II wojny światowej (wykaz po nadesłaniu znaczka).

Rafał Szkaradek, ul. Lachów Sądcekich 45, Nowy Sącz, 33-395 Chełmec, poszukuje deseczek, listewek i sklejek bal-sowych różnej grubości oraz slińka 7,5 cm samozapalnego. W zamian oferuje numery „Małego Modelarza”, „Modelarza”, tomiki z serii „Złote Tygrysy”.

OGŁOSZENIA DROBNE

Udostępnię dokumentację lotni, motolotni, silników, samolotów, wiatrakowców. Nowicki, ul. Obornicka 29/2, Wrocław. (ogl. nr 77)

Sprzedam niesklejone modele firm zachodnich, skala 1:72. St. Janek, ul. Krępowieckiego 9b/66, 01-456 Warszawa. (ogl. nr 87)

Nowo otwarty sklep modelarski „Hobby-Shop”

kupno — sprzedaż, 43-300 Biel-sko-Biała, ul. Waryńskiego 11, poleca swoje usługi w zakresie modelarstwa plastikowego, kolejowego oraz wszelkiego rodzaju akcesoriów modelarskich. (ogl. nr 88)

KORESPONDENCJE

WYSTAWA LOTNICZYCH AKWAREL

Szanowna Redakcjo!

14 kwietnia br. odbył się wernisaż otwierający wystawę dwunastu akwarel prezentujących tyłów typów samolotów, na których walczyli i obecnie latają polscy piloci. Wystawa, trwająca do 30 maja br., prezentowana była w kawiarni Domu Harcerza, ul. Za Murami 2/10 w Gdańsku, a zorganizowana została z inicjatywy Kręgu Instruktorów Popularyzacji Lotnictwa „Wzlot” przy Gdańskim

Chorągwi ZHP, zwłaszcza zaś hm. PL Tadeusza Wójcika. Urządzono ją z okazji Międzynarodowego Dnia Lotnictwa i Kosmonautyki, głównie zaś 40-lecia ludowego Lotnictwa Polskiego. Prezentowane prace w formacie 50x60 cm wzbogacone zostały w opisy danej konstrukcji i historii jej użytkowania, aby wzbudzić u odbiorcy pewne informacje popularyzujące lotnictwo. Zamierzeniem bowiem autora było dotarcie z informacją o najbardziej charakterystycznych typach samolotów użytkowanych przez lotnictwo polskie w okresie od 1939 do 1984 poprzez modelarstwo.

Po wystawach w MDK — Zambrów 1981, w Galerii „Vetus” — Gdańsk 1980, w Dworcu Lotniczym Rebiechowo 1980, w Dworcu Miejskim LOT — Gdańsk 1981,

REDAGUJE ZESPÓŁ: redaktor naczelny — Jerzy R. Konieczny, z-ca red. nac. — Tadeusz Malinowski, sekretarz redakcji — Jerzy Zarębski, z-ca sekr. red. — Piotr Górski, kierownicy działów — Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski, redaktor graficzny — Jolanta Kalita, redaktor techniczny — Irena Bąkiewicz, sekretariat redakcji — Wanda Szawarska.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat, 87-52-60 — kierownicy działów.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniony
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

CENA PRENUMERATY: kwartalnie — 260 zł, półrocznie — 520 zł, rocznie — 1040 zł.

WARUNKI PRENUMERATY:

1) dla osób prawnych — instytucji i zakładów pracy:

— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch” zamawiają prenumeratę w tych oddziałach,

— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch” i na terenach wiejskich opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

2) dla osób fizycznych — indywidualnych prenumeratorów:

— osoby fizyczne zamieszkałe na wsi i w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch”, opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

— osoby fizyczne zamieszkałe w miastach — siedzibach oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch”, opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych nadawczo-oddawczych właściwych dla miejsca zamieszkania prenumeratora. Wpłaty dokonują używając „blankietu wpłaty” na rachunek bankowy miejscowego oddziału RSW „Prasa — Książka — Ruch”.

3) Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch”, Centrala Koloportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto NBP XV Oddział w Warszawie Nr 1153-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeratora krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

Terminy przyjmowania prenumeratora na kraj i zagranicę: — do dnia 10 listopada na I kwartał, I półrocze roku następnego oraz cały rok następny, — do dnia 1 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeratora roku bieżącego.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 35 zł za słowo, ogłoszeń urzędowych, ogłoszeń reklamowych i handlowych komunikatów 75-90 zł za 1 cm; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczony dodatek w wysokości 100%, obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Numerzy bieżące są do nabycia w Ośrodku Informacyjnym Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 (w godz. 12-16.30). Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skróć w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rekopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku: 24.VIII.1984 r. Zam. 6048. T-63.



JUŻ PO WAKACJACH



AEROKASKADERZY

Francuski zawodowy zespół kaskaderów lotniczych i samochodowych RMO korzysta z samolotu Robin Super-IV

oraz samochodu Alfa-2000 wzlatającego z prędkością 120 km/h z trampoliny długości 200 m. Samolot lata na wysokościach 0,8–2 m z prędkością uśrednioną 160 km/h.



GALERIA ULM-ÓW

1. BRONCO. Jednomiejscowy ULM z RFN. Rozpiętość 10,1 m, długość — 5,7 m, pow. płata — 12 m². Masy — 115/215 kg. Prędkość max. — 100 km/h, przelotowa — 75 km/h, przeciągnięcia — 45 km/h, wznoszenie — 2 m/s. Silnik 3-cylindrowy Koenig o mocy 20 kW. Śmigło pchające 3 łopatkowe o średnicy 1,32 m. Profil płata zmodyfikowany FX 63-127. Produkowany seryjnie w zestawach.
2. MICRO-BIPE. Dwumiejscowy ULM z W. Brytanii. Rozpiętość — 5,64 m, długość — 3,73 m, pow. płatów — 10,03 m². Masy — 75/181 kg. Prędkość — 36/52 km/h, wznoszenie — 3,8 m/s. Zasięg — 200 km. Konstrukcja kompozytowo-metalowa. Silnik o mocy 20,4 kW. Seryjny. Jest też odmiana dwumiejscowa.
3. HUNTAIR PATHFINDER. Jednomiejscowy ULM z W. Brytanii. Konstrukcja dakronowo-metalowa. Silnik Fuji Robin EC-34 (330 cm³). Prędkości — 68/41 km/h, wznoszenie — 2,5 m/s. Ster kierunku, ster wysokości i lotki. Jest też odmiana dwumiejscowa.



FILATELISTOM

Nowe znaczki poczty radzieckiej wydane w 1984: z portretem konstruktora lotniczego S. Iljuszyna (1894–1977) oraz upamiętniające współpracę radziecko-indyjską w meteorologii kosmicznej.

ŚMIGŁOWIEC OBSERWACYJNY

Przekrój perspektywiczny śmigłowca Black Hawk z pokazaniem wyposażenia SOTAS służącego do wykrywania i dokładnego umiejscawiania małych celów naziemnych. Ruchoma antena podkadłubowa ma długość ok 4,5 m. Prace koncepcyjne nad SOTAS-em trwały ok. 25 lat, ale próby użytkowe rozpoczęły

się dopiero w latach osiemdziesiątych, po 5 latach rozwoju konstrukcyjnego. Urządzenie pokładowe przekazuje obraz radarowy na ekran stacji naziemnej.

W SP nr 30/1984 na s. 16 tytuł notatki zamiast „PFA” powinien być FFA, zaś notatki „Oczyszczania wody” — Oczyszczalnia wody. W SP nr 31/1984 w Lamusie na str. 11 zbędny jest nawias w 6 wierszu od góry.

